



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-29092021-230037
CG-MH-E-29092021-230037

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 419]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 28, 2021/आश्विन 6, 1943

No. 419]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 28, 2021/ASVINA 6, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 17 सितम्बर, 2021

सं. टीएएमपी/59/2019-बीपीसीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) से प्राप्त प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(क) **मामला संख्या टीएएमपी/59/2019-बीपीसीएल**

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितम्बर 2021 के 15 वें दिन पारित)

यह मामला भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) से प्राप्त प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. बीपीसीएल के वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार 8 फरवरी 2017 को आदेश संख्या टीएएमपी/46/2016-बीपीसीएल के द्वारा अनुमोदित किये गए थे। वह आदेश भारत के राजपत्र संख्या 94 में 6 मार्च, 2017 को अधिसूचित हुआ था। उस आदेश के द्वारा बीपीसीएल के तत्समय प्रचलित प्रशुल्क में अक्रास दा बोर्ड 11% वृद्धि की मंजूरी दी गयी थी। उक्त आदेश द्वारा दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 तक नियत की गई थी।

2.2. बीपीसीएल ने अपने 1 फरवरी, 2019 के अपने पत्र में बताया कि वह अपनी दरों की 01 अप्रैल 2019 से प्रभावी होने वाली नई दरों का प्रस्ताव तैयार कर रहा है और इसलिए उन्होंने अपने वर्तमान दरमानों की वैधता का विस्तार और 3 महीने की अवधि के लिये यानी 30 जून, 2019 तक करने का अनुरोध किया था। बीपीसीएल द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर इस प्राधिकरण ने 25 फरवरी, 2019 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/46/2016-बीपीसीएल के द्वारा बीपीसीएल के मौजूदा दरमानों की वैधता उनकी समाप्ति की तारीख से 30 जून, 2019 तक बढ़ा दी थी।

2.3. तत्पश्चात्, बीपीसीएल द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने दो अवसरों पर बीपीसीएल के मौजूदा दरमानों की वैधता क्रमशः 30 सितम्बर, 2019 और 31 दिसम्बर, 2019 तक बढ़ा दी थी।

3. इसी बीच तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, 5 मार्च 2019 के अपने पत्र संख्या पीआर-14019/20/2009-पीजी(भाग-IV) के द्वारा उन बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019, जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित होते थे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019, भारत के राजपत्र में 7 मार्च, 2019 के राजपत्र संख्या 92 में अधिसूचित हुए। तत्पश्चात्, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 1.7 के अनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यगत दिशानिर्देश भारत के राजपत्र संख्या 244 में 11 जुलाई, 2019 में अधिसूचित हुए।

4.1. इस पृष्ठभूमि में, बीपीसीएल ने 28 नवम्बर, 2019 के अपने पत्र, 2 दिसम्बर, 2019 के ई-मेल और 6 दिसम्बर, 2019 के ईमेल संख्या बीपीसीएल/जेएनपी/ओपीएस के द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया।

4.2. बीपीसीएल के प्रस्ताव की विशिष्टताएं इस प्रकार हैं:

- (i) मौजूदा दरमानों (आदेश संख्या टीएएमपी/46/2016-बीपीसीएल दिनांक 20.02.2017) की वैधता 31 मार्च 2019 तक थी और 31 दिसंबर 2019 तक उसका विस्तार किया गया था।
- (ii). प्रस्तावित दरमानों के परिकलन के लिए बाजार और लागत आधारित मूल्य प्रणाली को अपनाया गया है।
- (iii). यदि इंडएएस और आईजीएएपी के अंतर्गत व्यय में कोई विचलन (जैसे मूल्यह्रास) जान पड़ता है तो इंडएएस आंकड़ों को अपवर्जित करते हुए और आईजीएएपी के अनुसार आंकड़ों पर सुविचार करते हुए एआरआर परिकलन में आवश्यक समायोजन किये जायेंगे।
- (iv). नियोजित पूंजी में सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) [जैसा भारतीय सामान्य स्वीकृत लेखांकन सिद्धांत (आईजीएएपी) के अनुसार निकाला गया है] जमा 31 मार्च 2019 को प्रगति अधीन पूंजीगत कार्य और प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.6 में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्यशील पूंजी शामिल होंगी।
बीपीसीएल के मामले में, आंकड़े चार्टरित लेखाकार प्रमाणित वित्तीय विवरण से लिये गए हैं। जेएनपीटी स्थित बीपीसीएल जेटी की कार्यशील पूंजी शून्य सुविचार में ली गई है।
- (v). बीपीसीएल के मामले में, एआरआर और वास्तविक राजस्व में भिन्नता का प्रतिशत **7.94% है। अतः मौजूदा दरमान दरों को 7.94% से वृद्धि करके वर्तमान दरों को निकाला गया है।**
- (vi). प्रस्ताव का ब्यौरा प्राधिकरण द्वारा अपने कार्यगत दिशानिर्देशों में प्रदत्त विशिष्ट प्रपत्रों के अनुसार प्रस्तुत किया गया है।

4.3. बीपीसीएल ने फार्म-1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का विस्तृत परिकलन और फार्म-4 में प्रस्तावित दर पर राजस्व आकलन प्रस्तुत किया है। बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की संक्षिप्त स्थिति को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वाई 1 2016-17	वाई 2 2017-18	वाई 3 2018-19
(1).	कुल व्यय(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यह्राससहित)	4,882.45	5,523.92	5,430.08
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	-	-	-
	योग व्यय 1=(i)+(ii)	4,882.45	5,523.92	5,430.08

(2).	उन मदों का समंजन जहाँ इंडिएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।			
(i).	मूल्यहास	-	-	-
(ii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें		-	-
	समायोजनों का योग 2= [(i)+(ii)]	-	-	-
(3).	घटा समायोजन			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	2,038.31	2,410.07	2,586.65
(ii).	ऋणों पर व्याज	-	-	-
(iii).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	-	-	-
(iv).	कम खपत वाली मालसूची के लिए प्रावधान	-	-	-
(v).	अन्य प्रावधान, यदि कोई हो,	-	-	-
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	2,038.31	2,410.07	2,586.65
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	-	-	-
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+3)	2,844.14	3,113.85	2,843.43
(6).	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3			2,933.81
(7).	नियोजित पूंजी			
	(i). सकल स्थायी अस्तित्वा (संपत्ति, प्लॉट और उपस्कर) वाई3 के 31 मार्च को या वाई3 के 31 दिसम्बर को जो वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो। (आईजीएपी के अनुसार)			38,277.12
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य के वाई3 के 31 मार्च को या वाई3 के 31 दिसम्बर को जो वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो। (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			-
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार			-
	(क). माल सूची			-
	(ख). विभिन्न देनदार			-
	(ग). रोकड़			-
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग			-
	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]			38,277.12
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ			6,124.34
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) वाई3 के 31 मार्च को या वाई3 के 31 दिसम्बर को लागू [(6)+(8)]			9,058.15
(10).	वर्ष वाई4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन उदाहरणार्थ यदि वाई4 2018-19 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 3.45% है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (9) x 1.0345)			-
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			9,058.15
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित।			9,058.15

4.4. वीपीसीएल ने फार्म 4 में वर्ष वाई 1, वाई 2 और वाई 3 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित यातायात की औसत के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर के साथ-साथ प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आकलन की गणना प्रस्तुत की है। उक्त फार्म के अनुसार, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर कुल आकलित राजस्व 9058.15 लाख रु. है।

4.5. वीपीसीएल ने वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के वीपीसीएल जेटी के प्रमाणित आय और व्यय विवरण तथा नियोजित पूंजी विवरण की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।

4.6. जैसा ऊपर बताया गया है वीपीसीएल ने वर्तमान दरमान दरों में 7.94% वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, प्रस्तावित दरमानों में निम्नलिखित प्रशुल्क मदों की नई दरें लागू की हैं:-

क्र.सं.	प्रशुल्क श्रेणी	प्रस्तावित	
		विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (₹ में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (₹ में)
1	अमोनिया	207.46	124.48
2	मेथानोल	207.46	124.48
3	एथानोल	207.46	124.48
4	एसेटोन	207.46	124.48
5	बुटाईल एसेटेट	207.46	124.48
6	वीनाईल एसेटेट	207.46	124.48
7	ए, बी, सी श्रेणी के और एमपीसीवी अनुमोदित सूची के अनुसार अन्य सभी रसायनों की अलेखांकित दरें	207.46	124.48
8	स्लज तेल	₹. 1000/ प्रति ट्रक/ 20 केएल	₹. 1000/ प्रति ट्रक/ 20 केएल
9	अग्नि ईजन प्रभार	₹.5900/प्रति घंटा	₹.5900/ प्रति घंटा
10	खेहक बैरल और पेंट बैरल लदान प्रभार	20	20

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, बीपीसीएल के प्रस्ताव को जेएनपीटी (लाइसेंस प्रदाता पत्तन) और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

5.2. कुछेक प्रयोक्ता/ प्रयोक्ता संगठनों नामतः ऑल इंडिया लीक्रीड इम्पोर्ट्स एंड एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन (एआईएलबीआईईए) और जेएनपीटी लीक्रीड कैमिकल बल्क यूजर्स एसोसिएशन (जेएलसीबीयूए) ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। एआईएलबीआईईए, जेएलसीबीयूए और जेएनपीटी से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में बीपीसीएल को भेजा गया। बीपीसीएल ने 30 दिसंबर, 2019, 04 फरवरी, 2020 और 06 फरवरी, 2020 के अपने पत्रों द्वारा उनका उत्तर दिया गया।

6.1. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 के अनुसार, बीओटी परिचालकों को संबंधित महापत्तनों के साथ एक पृथक करार द्वारा दिशानिर्देशों का पालन करने की सहमति देनी है। इस संबंध में, बीपीसीएल को 9 दिसंबर 2019 के पत्र के द्वारा बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच विधिवत् हस्ताक्षरित पृथक करार की प्रति भेजने का अनुरोध किया गया था।

6.2. तदनुसार, बीपीसीएल ने 4 सितंबर, 2020 के अपने ई-मेल द्वारा बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच हुए 24 अगस्त, 2020 के पृथक करार, दोनों पक्षों द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित, की प्रति प्रस्तुत की है।

7.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर हमारे 18 फरवरी, 2020 के पत्र के द्वारा बीपीसीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए। 4 मार्च, 2020 के अनुस्मारक के पश्चात्, बीपीसीएल ने 17 मार्च, 2020 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया। मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर बीपीसीएल का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	बीपीसीएल का उत्तर
क.	सामान्य:	
	जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 में अनुबद्ध है, बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह लाइसेंस प्रदाता पत्तन जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के साथ अलग से करार करे और बीपीसीएल तथा जेएनपीटी द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित करार की प्रति भेजे।	
ख.	एआरआरपरिकलन (फार्म-1)	
(i).	08 फरवरी, 2017 के आदेश के द्वारा बीपीसीएल के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान एमजीटी व्यय के अंतर्गत व्यय को इस आधार पर पास-श्रू के रूप में सुविचार नहीं किया गया था कि बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को किया गया भुगतान दांडिक प्राकृति का था जो इस आधार पर उठा था कि बीपीसीएल किसी भी व्यक्तिगत मद की आद्योपांत न्यूनतमगारंटी को पूरा नहीं कर रहा था यद्यपि बीपीसीएल सकल आधार पर क्षमता उपयोग प्राप्त कर लिया होता। "एमजीटी व्यय" शीर्ष के अंतर्गत व्यय जेएनपीटी स्थित	08 फरवरी, 2017 के आदेश के द्वारा बीपीसीएल के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान एमजीटी व्यय के अंतर्गत व्यय को इस आधार पर पास-श्रू के रूप में सुविचार नहीं किया गया था कि बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को किया गया भुगतान दांडिक प्राकृति का था जो इस आधार पर उठा था कि बीपीसीएल किसी भी व्यक्तिगत मद की आद्योपांत न्यूनतमगारंटी को पूरा नहीं कर रहा था यद्यपि बीपीसीएल सकल आधार पर क्षमता उपयोग प्राप्त कर लिया होता।

	बीपीसीएल जेटी के वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आय व्यय विवरण में दर्शाये गए हैं। बीपीसीएल से उक्त व्यय को एआरआर परिकलन से अपवर्जित करे।	पूर्व दरमान का फार्मेट चालू व्यय के फार्मूले पर आधारित नहीं था। एआरआर परिकलन की पहले वाली विधि में आय और व्यय का आकलन किया जाता था और एमजीटी व्ययों को आगामी वर्षों में आकलित नहीं किया जा सकता था। इसी प्रकार, एआरआर परिकलन की संशोधित विधि में उसे सुविचार में लिया जाता है क्योंकि, वह बीपीसीएल की लागत है और जेएनपीटी को भुगतान किया गया है जिससे बीपीसीएल की लाभप्रदता प्रभावी होती है। "महापत्तन न्यासों में कार्यरत बीओटी परिचालकों के प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देश 2019" में इसे एआरआर परिकलन के लिए अस्वीकृत नहीं किया गया है। इसलिए इन्हें एआरआर परिकलन में शामिल किया गया है। यदि इन्हें एआरआर परिकलन के लिए अस्वीकार किया जाता है तो दरमानों की वृद्धि की दर 7.93% से घट कर 1.59% रह जायेगी, जो बीपीसीएल को फिर से हानि होगी। अतः एआरआर परिकलन के लिए एमजीटी व्यय को दरमान के संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है।
(ii).	वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए नियोजित पूंजी विवरण में उक्त वर्षों के संचयी मूल्यह्रास के आंकड़े दर्शाये गए हैं। आदर्शतः वर्ष 2017-18 से 2016-17 के संचयी मूल्यह्रास को वर्ष 2017-18 और इसी प्रकार प्रत्येक वर्ष का मूल्यह्रास दिखाया जाना चाहिए। उक्त स्थिति वर्ष 2018-19 के लिए मूल्यह्रास के लिए ही दर्शायी गई है। (अर्थात्, वर्ष 2018-19 और 2017-18 के संचयी मूल्यह्रास के बीच का अंतर वर्ष 2018-19 के मूल्यह्रास से मेल खाता है।) लेकिन, अन्य वर्षों के संबंध में यह ऐसा मामला प्रतीत नहीं होता है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए स्थायी अस्ति विवरण (फार्म 7) में दर्शाये गए मूल्यह्रास के आंकड़े संबंधित वर्षों के आय और व्यय खाते में दर्शायी गई मूल्यह्रास की राशियों से मेल नहीं खाते हैं। बीपीसीएल से अनुरोध है कि वह इस मामले पर विचार करें और अंतरों का समाधान करें। बीपीसीएल मूल्यह्रास राशियों में सुधार करें ताकि वे नियोजित पूंजी विवरण से मेल खाती हो।	दरमान का फार्म 7 तैयार करते समय गणित की एक गलती हो गयी थी। उसे ठीक कर दिया गया है और संशोधित फार्म 7 प्रस्तुत है। फार्म 1 एआरआर परिकलन में मूल्यह्रास की गणना में कोई खास प्रभाव नहीं है। पहले प्रस्तुत किये गए फार्म 1 में, एआरआर परिकलन के लिए कुल 3500.44 लाख रु. के मूल्यह्रास के समाधान के पश्चात् मूल्यह्रास की संशोधित राशि 3490.43 लाख रु. बनती है। मूल्यह्रास राशि में हल्के से परिवर्तन के कारण, दरमान की वृद्धि दर में मामूली सा परिवर्तन होता है। पहले वह 7.9354% था अब संशोधित दरमान 7.9314% है यानी राजस्व आकलन में 33,139/-रु. का परिवर्तन हुआ है। संशोधित फार्म 7, फार्म 1, फार्म 6क, फार्म 6ख और फार्म 4 प्रस्तुत किये हैं।
(iii).	नियोजित पूंजी की राशि में किसी कार्यशील पूंजी की राशि पर सुविचार न करने के कारण स्पष्ट किये जायें।	अपने वित्त दल के साथ हुई चर्चा और उनके द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के अनुसार, बीपीसीएल के पास 31.3.2019 को कोई माल सूची, विविध देनदार और नकद शेष आदि नहीं है, अतः एआरआर परिकलन के लिए कार्यशील पूंजी शून्य है।
(iv).	प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.8 के अनुसार खंड 2.1 से 2.7 के अनुसार आकलित एआरआर को प्राधिकरण द्वारा यथा संसूचित लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100% पर सूचकांकित किया जाना होता है। ताकि तत्काल आगामी वर्ष के लिए सूचकांकित एआरआर निकाला जा सके। तथापि, ऐसा प्रतीत होता है कि बीपीसीएल ने एआरआर को सूचकांकित नहीं किया है। अतः बीपीसीएल अपने एआरआर को अद्यतन करने के लिए सूचकांकन गुणक पर सुविचार करे। लागू किया जाने वाला सूचकांकन गुणक प्राधिकरण की वेबसाइट पर उपलब्ध है।	प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.8 के अनुसार खंड 2.1 से 2.7 के अनुसार आकलित एआरआर को प्राधिकरण द्वारा यथा संसूचित लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100% पर सूचकांकित किया जाना होता है। ताकि तत्काल आगामी वर्ष के लिए सूचकांकित एआरआर निकाला जा सके। एआरआर परिकलन 2017-18 के व्यय पर सुविचार करते समय डब्ल्यूपीआई लिया गया था। बीपीसीएल ने सूचकांकन पर सुविचार इसलिए नहीं किया क्योंकि वर्ष 3 स्वयं ही 2018-19 है। अतः एआरआर परिकलन के प्रयोजन से 2018-19 के व्यय पर सुविचार किया गया है, इसलिये उस पर किसी डब्ल्यूपीआई की आवश्यकता नहीं है।
ग.	राजस्व आकलन (फार्म 4)	
(i).	बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत प्रस्तावित दरमान 167.94 रु. प्रति टन की दर से 'एसेटिक एसिड' पर घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करता है। लेकिन, प्रस्तावित दर पर राजस्व आकलन में जैसा अनुलग्नक-क	राजस्व आकलन बनाते समय फार्म 4 में गणितीय गलती हो गई नए परिकलित एआरआर के अनुसार उसे आशोधित कर दिया गया है। प्रस्तावित दरों पर राजस्व आकलन में, जैसा अनुलग्नक-ख में दिया

	में दर्शाया गया है, एसेटिक एसिड के लिए दो स्थानों पर (क्रमांक 2.8 और क्रमांक 2.10) क्रमशः 167.94 रु. प्रति टन और 207.46 रु. प्रति टन की दर से आय लेखबद्ध की गई है। इस संबंध में, बीपीसीएल यह स्पष्ट करे कि एक ही वस्तु, अर्थात् 'एसेटिक एसिड' के लिए दो विभिन्न दरों पर राजस्व आकलन के क्या कारण हैं। यह भी पाया गया है कि बीपीसीएल ने प्रस्तावित दरमानों में 167.94 रु. एमटी की दर का प्रस्ताव किया है।	गया है, सभी दरों प्रस्तावित दरमान के अध्याय-III में, बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तावित दरों से मेल खाती हैं। प्रस्तावित दरमान की प्रति फिर से संलग्न की जाती है। साथ ही संशोधित फार्म 4 भी प्रस्तुत किया जाता है।
(ii).	प्रस्तावित दरों पर राजस्व आकलन में, जैसा अनुलग्नक-ख में दिया गया है यह पाया जाता है कि विभिन्न विविध सेवाओं की दरें बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तावित अपने प्रस्तावित दरमान के अध्याय-3 में सभी प्रस्तावित मदों की दरों से मेल नहीं खाती हैं। बीपीसीएल राजस्व आकलन के प्रयोजन से अपने दरमानों में यथाप्रस्तावित दरों को सुविचार में ले। संशोधित फार्म-4 प्रस्तुत किया जाए।	बीपीसीएल द्वारा संशोधित फार्म-4 प्रस्तुत किया गया है।
(iii).	ऐसा देखा गया है बीपीसीएल ने निम्नलिखित से उगाहे जाने वाले प्रस्तावित प्रभारों से होने वाली किसी आय का आकलन नहीं किया है जैसा प्रस्तावित दरमान दर्शाता है।	
(क).	प्रस्तावित दरमान में अध्याय-III – विविध प्रभार क्रमांक 3.12 के अंतर्गत 1000/- रु. प्रति ट्रक अपक तेल को हटाने के लिए ट्रक प्रवेश प्रभार।	बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित नई दर है। पहले इसकी उगाही नहीं की गई। राजस्व का आकलन करना इसलिए संभव नहीं है क्योंकि कोई मौजूदा मात्रा नहीं है या आय के आकलन का आधार नहीं है। यह भी कि ऐसीसेवाकेलिये महीने में एकाध बार ही बीपीसीएल के पास ट्रक आता है।
(ख).	प्रस्तावित दरमान के अध्याय – III – विविध प्रभार का क्रमांक 3.13 में पाइप लाइन की सफाई के लिए 5900/-रु. प्रति घंटा की दर से अग्नि इंजन का प्रयोग प्रभार।	बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित नई दर है। अभी तक इसकी उगाही नहीं की गई। राजस्व का आकलन करना इसलिए संभव नहीं है क्योंकि कोई मौजूदा मात्रा नहीं है या आय के आकलन का आधार नहीं है। यह भी कि यह सेवा नियमित नहीं होती है। इसका तभी प्रयोग किया जाता है जब कभी जेटी से टंकी फार्म को जोड़ने वाली पाइपलाइन की हाइड्रो टैस्टिंग करने की जरूरत पड़ती है और वह भी हाइड्रो टैस्टिंग की आवश्यकता पर निर्भर करता है। इसलिए कोई राजस्व आकलन नहीं किया जा सकता।
(ग).	प्रस्तावित दरमान के अध्याय – III – विविध प्रभार का क्रमांक 3.14 स्नेहक बैरल और पेंट बैरल के लदान का 20/- रु. प्रति बैरल का प्रभार।	बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित नई दर है। अभी तक इसकी उगाही नहीं की गई। राजस्व का आकलन करना इसलिए संभव नहीं है क्योंकि कोई मौजूदा मात्रा नहीं है या आय के आकलन का आधार नहीं है।
घ.	दरमान	
(i).	फरवरी 2017 के आदेश द्वारा बीपीसीएल के दरमान में पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली, रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के मानदंड और रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के मानदंडों संबंधी टिप्पणियां 10 जून 2016 के कॉमन आदेश संख्या टीएएमपी 53/2015-बीओसीपीटी के साथ पठित 28 नवंबर 2015 के कॉमन आदेश संख्या टीएएमपी 53/2015-बीओसीपीटी के अनुरूप निर्धारित की गई थी। लेकिन प्रस्तावित दरमान में उक्त टिप्पण बीपीसीएल द्वारा विलुप्त कर दिये गए हैं। यह नोट किया जातये कि उक्त टिप्पण सभी महापत्तन न्यासों और बीओटी परिचालकों के दरमानों में कॉमन रूप से निर्धारित हैं। उक्त टिप्पणों को बीपीसीएल के दरमानों में पुनःबहाल किया जाए।	बीपीसीएल दरमान में बीआरसी प्रभारों के फिर से बहाल करने को सहमत है। संशोधित दरमान प्रस्तुत हैं।
(ii).	डालर मूल्यवर्ग में प्रशुल्क के परिवर्तन से संबंधित प्रस्तावित दरमान के खंड 1.2 के सामान्य टिप्पण संख्या (vi) (ख) को प्रशुल्क	डालर मूल्यवर्ग में प्रशुल्क के परिवर्तन से संबंधित प्रस्तावित दरमान

	दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.5.1 के अनुरूप संशोधित किया जाए।	के खंड 1.2 के सामान्य टिप्पण संख्या (vi) (ख) को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.5.1 के अनुरूप संशोधित कर दिया गया है। बीपीसीएल द्वारा संशोधित दरमान प्रस्तुत किया गया है।
(iii).	विलंबित भुगतान पर व्याज के संबंध में प्रस्तावित दरमान के खंड 1.2 के सामान्य टिप्पण संख्या (iii) (क) को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.4.1 के अनुरूप संशोधित किया जाना है।	विलंबित भुगतान पर व्याज के संबंध में प्रस्तावित दरमान के खंड 1.2 के सामान्य टिप्पण संख्या (iii) (क) को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.4.1 के अनुरूप संशोधित कर दिया गया है। संशोधित दरमान प्रस्तुत है।
(iv).	भाग 2.1 के अध्याय – II – घाटशुल्क प्रभार में विभिन्न पैट्रोलियम उत्पादों की सूची दी गई है। क्रमांक (6) के अंतर्गत एक मद 'एटीएफ/एरोमैटिक फीड स्टॉफ (एएफएस)' है। यह दिया गया है कि उक्त कार्गो मद पैट्रोलियम उत्पाद के अंतर्गत सूचीबद्ध है, तटीय दर निर्धारण के लिए इसे प्रस्तावित विदेशी दर के 60% की रियायती दर का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें। प्रथम दृष्टया यह प्रतीत होता है कि पैट्रोलियम उत्पाद रियायती दर के पात्र नहीं है।	भाग 2.1 के अध्याय – II – घाटशुल्क प्रभार के प्रारूपण में लिपिकीय अशुद्धि हुई है। तटीय दर निर्धारण के लिए प्रस्तावित विदेशी दर पर किसी प्रकार की कोई रियायती दर नहीं है। संशोधित दरमान और फार्म 4 प्रस्तुत है।
(v).	यद्यपि कार्गो मद – 'बेस तेल, एरोमैटिक हैवी एंडस (एएचई)' को भाग 2.2 रसायन के अंतर्गत सूचीबद्ध किया गया है, बीपीसीएल द्वारा तेल, एरोमैटिक हैवी एंडस (एएचई) के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया गया है। इसके कारण स्पष्ट करें।	बीपीसीएल द्वारा तेल, एरोमैटिक हैवी एंडस (एएचई) के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया गया है। प्रस्तावित दरमान के प्रारूपण में लिपिकीय अशुद्धि हो गई है। बेस तेल को पैट्रोलियम उत्पाद समझा जाये, उसे गलती से रसायन माना गया है। संशोधित दरमान प्रस्तुत है।
(vi).	प्रस्तावित दरमान के अध्याय- III – विविध प्रभारों के अंतर्गत बीपीसीएल ने नई सेवाओं को जोड़ा है अर्थात् अपक तेल हो हटाने के लिए 1000/- रु. प्रति ट्रक की दर से ट्रक का प्रवेश, 5900/-रु. प्रति घंटे की दर से पाइपलाइन सफाई के लिए अग्नि इंजिन प्रभार और 20/-रु. प्रति बैरल की दर से स्नेहक बैरल तथा पेंट बैरल के लदान प्रभार। इस संबंध में बीपीसीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करे:	
(क).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.6.1 में अंतर्विष्ट अनुबद्धता को देखते हुए प्रस्तावित प्रत्येक नई दर निकालने का आधार /गणना।	पाइपलाइन की सफाई के लिए अग्नि इंजन के प्रयोग प्रभार: कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 5.6.1 के अनुसार जब किसी नई सेवा के लिए उस विशिष्ट परिचालन के दरमान में विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो, संबंधित बीओटी परिचालक उक्त नई सेवा के प्रशुल्क निर्धारण के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास या इन दिशानिर्देशों के अंतर्गत शासित बीओटी परिचालक में तुलनीय सेवा के लिए निर्धारित प्रशुल्क को अपनाते हुए प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है। अतः इसके आधार पर बीपीसीएल ने पाइपलाइन सफाई के लिए अग्नि इंजन के प्रयोग का संदर्भ चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान से लिया है। यह संदर्भ चेन्नई पत्तन न्यास की 30 अक्तूबर, 2019 की अधिसूचना संख्या 376 से लिया है।
(ख).	बीपीसीएल द्वारा उक्त प्रभारों की उगाही के लिए प्रदान की जाने वाली सेवा की प्राकृति सहित प्रत्येक नई सेवा की उगाही के कारण बताएं।	बीपीसीएल ने कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया है।
ड.	पूर्वावधि अतिरेक:	
	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 3.1.2 अनुबद्ध करता है कि ऐसे परिचालकों के मामले में जो न्यायालय नहीं गए हों, इन दिशानिर्देशों को प्रवासन की अवधि तक अधिशेष /घाटा 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार संव्यवहारित किया जाएगा। "विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय आश्रित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक और वित्तीय निष्पादनों की समीक्षा की जायेगी। यदि निष्पादनों में पूर्वानुमानों की तुलना में 20% से अधिक अथवा कम परिवर्तन देखा जाता है तो प्रशुल्क को बाद में समायोजित किया जायेगा। ऐसा करते समय	इसका ब्यौरा 11.02.2020 के पत्र संख्या बीपीसीएल/जेएनपी/ओपीएस में अलग से दे दिया गया है।

<p>प्राप्त किये जा चुके लाभ/हानि का 50% प्रशुल्क को संशोधित करते समय समंजित किया जायेगा।"</p> <p>इसलिए, बीपीसीएल वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन चक्र में विश्वास में लिए गए आकलनों, जैसा तत्कालीन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत पूर्व के प्रशुल्क संशोधन के साथ समीक्षा करते हुए एक विवरण प्रस्तुत करे और यदि कोई वास्तविक और वित्तीय प्रतिमानों में +/-20% का विचलन होता है तो आकलित एआरआर में आवश्यक संशोधन करे। बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत फार्म-8 इसके दरमानों के आगामी संशोधन के लिए ही संगत है।</p>	
--	--

7.2. बीपीसीएल ने सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय अपने प्रस्ताव को संशोधित किया। संशोधन कुछेक गणितीय अशुद्धियों के सुधार की सीमा तक ही है। उसी रूप में, अधिकतम सूचकांकित एआरआर और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय नवंबर 2019 में आरंभिक प्रस्ताव में प्रत्येक की गणना 9058.15 लाख रु. की गई थी के प्रति अधिकतम सूचकांकित एआरआर और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय मार्च 2020 के संशोधित प्रस्ताव में प्रत्येक की गणना 9057.81 लाख रु. की गई है।

8. इसके आगे, लाइसेंस प्रदाता पत्तन जेएनपीटी को भी हमने अपने 18 फरवरी 2020 के पत्र के द्वारा कुछेक मुद्दों पर विशिष्ट टिप्पणियां करने का अनुरोध किया था। 8 जुलाई 2020 और 25 अगस्त 2020 के अनुस्मारकों के पश्चात, जेएनपीटी ने 16 सितंबर 2020 के अपने ई-मेल द्वारा उत्तर दिया। जेएनपीटी के उत्तर को 30 सितंबर, 2020 के पत्र द्वारा बीपीसीएल को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। बीपीसीएल ने 11 जून 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा अपना उत्तर भेजा। जेएनपीटी से मांगे गए विशिष्ट टिप्पण और उन पर जेएनपीटी का उत्तर तथा जेएनपीटी के उत्तर पर बीपीसीएल की टिप्पणियां नीचे सारणीबद्ध की जाती है:-

क्र.सं.	मांगी गई विशिष्ट टिप्पणी	जेएनपीटी का उत्तर	उस पर बीपीसीएल की टिप्पणी
(i).	बीपीसीएल द्वारा फार्म नं. 1 में यथा प्रस्तुत एआरआर परिकलन।	फार्म 6(क) के अनुसार, अन्य व्यय (ट) के अंतर्गत वित्त वर्ष. 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए क्रमशः 514.42 लाख रु., 557.55 लाख रु. और 524.77 लाख रु. एजीटी व्ययों के दर्शाये गए हैं। यह निवेदन किया जाता है कि फार्म 6क की गणना में लिये गए एमजीटी व्यय एक संदेय राशि है और बीपीसीएल द्वारा यह राशि अभी जेएनपीटी को दी नहीं गई है। एमजीटी व्यय लाइसेंस धारक पर तब लगाये जाते हैं जब वे किसी व्यक्ति कागों मद की आद्योपांत न्यूनतम गारंटी पूरी नहीं करता, यद्यपि बीपीसीएल समग्र आधार पर क्षमता का उपयोग कर सकता था। चूंकि उक्त व्यय दंडिक प्राकृति का है, बीपीसीएल द्वारा वहन की गई दंडिक राशि का भार प्रयोक्ता पर डालना उपयुक्त नहीं है। इसलिए, एआरआर की गणना करते समय ऐसी राशि को शामिल नहीं किया जाना चाहिए।	बीपीसीएल ने एआरआर परिकलन गणना के फार्म 6क में एमजीटी व्यय शामिल किया है। यद्यपि, बीपीसीएल ने समग्र आधार पर जेटी की क्षमता का उपयोग प्राप्त कर लिया है, जेएनपीटी ने व्यक्ति कागों के लिए आद्योपांत न्यूनतम गारंटी के आधार पर एमजीटी लगाया है। जेटी के समग्र क्षमता उपयोग प्राप्त कर लेने के आधार पर और यह तथ्य कि वर्ष 2019 में वर्ष एलवी 01 के जेटी आकृपेंसी 96.4% थी और समग्र जेटी आकृपेंसी 87% रही यह स्पष्ट है कि जेटी आकृपेंसी का वर्तमान स्तर जेटी यातायात में वृद्धि का और कोई अवसर प्रदान नहीं करता। जेएनपीटी ने एमजीटी के लिए बीपीसीएल को कोई छूट नहीं दी है। अतः एमजीटी जेएनपीटी को संदेय एक अतिरिक्त व्यय है। यह वैसा ही है जैसे जेएनपीटी को रॉयल्टी का भुगतान करना है, इसलिए इसे एआरआर परिकलन में शामिल किया गया है। और महापत्तन न्यास में कार्यरत बीओटी परिचालकों के प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 में इसे एआरआर परिकलन के लिए अस्वीकृत नहीं किया गया है। इसलिए इन्हें एआरआर परिकलन में शामिल किया गया है। यदि इन्हें एआरआर परिकलन के लिए अस्वीकार किया जाता है तो दरमानों की वृद्धि की दर 7.93% से घट कर 1.59% रह जायेगी, जिससे बीपीसीएल को फिर से हानि होगी। अतः एआरआर परिकलन के लिए एमजीटी व्यय को दरमान के संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है।

(ii).	<p>फार्म 4 में, बीपीसीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक 66.21 लाख टन का औसत यातायात दर्शाया है। 66.21 लाख टन के औसत यातायात की जेएनपीटी पुष्टि करें।</p>	<p>महापत्तन न्यासों में कार्यरत बीओटी परिचालकों के यातायात निर्धारण के लिए प्रशुल्क नीति, 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा परिकलन में, वि.व. 2016-17 के लिए जेएनपीटी को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी 2038.31 लाख रु. के स्थान पर 2048.99 लाख रु. दी गई है। वि. व. 2017-18 और 2018-19 के लिए दर्शायी गई रॉयल्टी की राशि सही दर्शायी गई है।</p> <p>बीपीसीएल जेटी में आद्योपांत औसत यातायात नीचे दिया जाता है:- (यातायात आंकड़े एमटी में)</p> <table><tr><th>श्रेणी</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>औसत</th></tr><tr><td>योग बीपीसीएल</td><td>6257018</td><td>6603322</td><td>6997784</td><td>6619375</td></tr><tr><td>कच्चा तेल</td><td>1419622</td><td>1444234</td><td>1389247</td><td></td></tr><tr><td>बीपीसीएल (कच्चे तेल को छोड़कर)</td><td>4837396</td><td>5159088</td><td>5608537</td><td>5201674</td></tr></table> <p>तथापि, बाद में, जेएनपीटी ने अपने 8 दिसंबर, 2020 के पत्र के द्वारा यह संसूचित किया कि बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को किया गया रॉयल्टी भुगतान वर्ष 2016-17 के रिकार्ड के अनुसार 2038.31 लाख रु. है, बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत</p>	श्रेणी	2016-17	2017-18	2018-19	औसत	योग बीपीसीएल	6257018	6603322	6997784	6619375	कच्चा तेल	1419622	1444234	1389247		बीपीसीएल (कच्चे तेल को छोड़कर)	4837396	5159088	5608537	5201674	<p>हम यह पुष्टि करते हैं कि वर्ष 2016-17 के लिए जेएनपीटी को भुगतान की गई रॉयल्टी 2038.31 लाख रु. है। बीपीसीएल ने दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 के अनुसार जेएनपीटी के साथ एक पृथक करार किया है। इस करार पर 24.08.2020 को हस्ताक्षर किये हैं।</p> <p>बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी के भेजे गए 23.07.2020 के पत्र संख्या बीपीसीएल/जेएनपीटी/एलपीजी/ओपीटी की एक प्रति, प्रस्तुत है, जिसमें जेएनपीटी को दिया गया कार्गो वार वार्षिक आद्योपांत ब्यौरा दिया गया है।</p> <p>विवरण का सार इस प्रकार है:-</p> <table><tr><th></th><th>आद्योपांत</th></tr><tr><td>2016-17</td><td>6257427.441</td></tr><tr><td>2017-18</td><td>6604921.145</td></tr><tr><td>2018-19</td><td>7004105.193</td></tr><tr><td>औसत</td><td>6622151.260</td></tr></table>		आद्योपांत	2016-17	6257427.441	2017-18	6604921.145	2018-19	7004105.193	औसत	6622151.260
श्रेणी	2016-17	2017-18	2018-19	औसत																													
योग बीपीसीएल	6257018	6603322	6997784	6619375																													
कच्चा तेल	1419622	1444234	1389247																														
बीपीसीएल (कच्चे तेल को छोड़कर)	4837396	5159088	5608537	5201674																													
	आद्योपांत																																
2016-17	6257427.441																																
2017-18	6604921.145																																
2018-19	7004105.193																																
औसत	6622151.260																																
(iii).	<p>बीपीसीएल द्वारा फार्म नं. 4 में यथा प्रस्तुत प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व आकलन।</p>	<p>फार्म नं. 1 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन 9057.81 लाख रु. किया गया है। उक्त एआरआर के प्रति बीपीसीएल का वित्तीय वर्ष 2018-19 का चालू राजस्व 8392.19 लाख रु. है। तदनुसार, बीपीसीएल वर्तमान दर में 7.93% की वृद्धि चाहता है। परिणाम में, कुल आकलित राजस्व परिकलित एआरआर के भीतर रहेगा।</p>	<p>फार्म नं. 1 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन 9057.81 लाख रु. किया गया है। उक्त एआरआर के प्रति बीपीसीएल का वित्तीय वर्ष 2018-19 का चालू राजस्व 8392.19 लाख रु. है। तदनुसार, बीपीसीएल वर्तमान दर में 7.93% की वृद्धि चाहता है।</p>																														
(iv).	<p>जेएनपीटी को 2019 के दिशानिर्देश के खंड 1.9 में अंतर्विष्ट अनुवृद्धता के अनुसार पृथक करार करने के लिए बीपीसीएल के साथ समन्वय करना चाहिए। बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी के साथ किये गए पृथक करार दोनों पक्षों द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित, की प्रति भेजी जाए।</p>	<p>जेएनपीटी ने बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच 24 अगस्त 2020 के पृथक करार की एक प्रति, दोनों पक्षों द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित, भेजी है।</p>	<p>दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 की अनुवृद्धता के अनुसार बीपीसीएल ने जेएनपीटी के साथ एक पृथक करार किया है।</p>																														

9. संदर्भाधीन मामले में, 13 जनवरी 2020 को सुम्बई स्थित प्राधिकरण के कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव का पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में, बीपीसीएल, जेएनपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा अपने-अपने निवेदन रखे गए।

10.1. संयुक्त सुनवाई में कच्चे तेल के घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के बारे में जेएनपीटी द्वारा उठायी गई आपत्ति को ध्यान में रखते हुए हमारे 16 जनवरी 2020 के पत्र के द्वारा बीपीसीएल को अपने प्रस्ताव पर फिर से विचार करने और अपनी प्रस्तावित दरों की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया।

10.2. इस संबंध में, बीपीसीएल ने 11 फरवरी, 2020 के अपने पत्र के द्वारा यह संसूचित किया कि वे 13 जनवरी 2020 को हुए विचार-विमर्श बैठक के दौरान जेएनपीटी द्वारा व्यक्त की गई चिंता की वे प्रशंसा करते हैं और हमने उनकी आपत्तियों को बड़ी गंभीरता से लिया है और एक नया प्रस्ताव बीपीसीएल के शीर्ष प्रबंधन के समक्ष रखा है और उन्हें अनुरोध किया है कि जेएनपीटी में लदान के कच्चे तेल की घाटशुल्क दरों को घटाने के लिये सिद्धांत रूप में अनुमोदन दें। बीपीसीएल, पीएसयू होने के नाते इसका संस्तर ढांचा है, इसमें थोड़ा समय लगेगा।

10.3. 4 मार्च, 2020, 8 जुलाई 2020, 1 दिसंबर, 2020, 5 जनवरी 2021 और 12 मई, 2021 के अनुस्मारकों के पश्चात्,

बीपीसीएल ने 11 जून, 2021 के ई-मेल से उत्तर दिया। बीपीसीएल द्वारा किये गए निवेदन इस प्रकार हैं:-

- (i). 13 जनवरी 2020 की संयुक्त सुनवाई के पश्चात्, हमने प्रस्तावित दरमानों की समीक्षा के लिए प्रस्ताव वरिष्ठ प्रबंधन के समक्ष रखा। प्रस्तावों और प्रस्तावित दरमानों की समीक्षा में कोविड-19 महामारी के कारण समय लगा और हम प्राधिकरण को अपने विभिन्न पत्रों के द्वारा दरमानों के विस्तार का अनुरोध करते रहे।
- (ii). लेकिन, प्रस्ताव पर पुनर्विचार के बावजूद भी, जेएनपीटी के अनुरोध पर हम अनुमोदन प्राप्त नहीं कर सके क्योंकि कच्चे तेल के धाटशुल्क को घटाने के प्रस्तावों पर वरिष्ठ प्रबंधन किसी अतिरिक्त वित्तीय लाभ के बारे में निगम को कायल नहीं कर सका। क्योंकि-
 - (क). कच्चे तेल के व्यवसाय में हानि होने का वास्तविक कारण कूड लदान के लिए ओएनजीसी और एमबीपीटी में हुए करार की शर्तें हैं, जिसके अंतर्गत ओएनजीसी द्वारा एमबीपीटी को जेएनपीटी से लदान होने वाले कूड लदान के 50% की दर से रॉयल्टी देनी होती है। जिससे ओएनजीसी की लागत बढ़ जाती है। जिस पर उनके आडिट द्वारा आपत्ति उठायी गई है।
 - (ख). एलबी01 बर्थ की जेटी आकूपेंसी कोविड अवधि, अप्रैल 2020 से सितंबर 2020 तक में भी लगभग 85% रही थी जिससे लॉकडाउन में छूट मिलने के पश्चात् वर्ष की शेष अवधि के लिए औसत बढ़ कर 95.8% हो गई।
 - (ग). बीपीसीएल और पीएसयू तेल कंपनियां बीपीसीएल जेटी मेंबर्थिंग के लिए पोतों की भीड़-भाड़ के कारण राष्ट्र की एलपीजी की मांग को पूरा करने के लिए जेएनपीटी में एलपीजी आयात पोतों का बर्थ करने में पहले ही कठिनाई का सामना कर रही हैं।
 - (घ). बीपीसीएल की जेएनपीटी के माध्यम से एलपीजी आयात में वृद्धि के लिए भारी विस्तार की योजना है जो इस समय 1एमएमटीपीए है। एलपीजी की मांग में भारी वृद्धि के पूर्वानुमानों को ध्यान में रखते हुए इसे आगामी 3 वर्षों में 3 एमएमटीपीए से भी अधिक करने की योजना है।
- (iii). उक्त के आलोक में, यह अनुरोध है कि, 17 मार्च 2021 के हमारे पत्र संख्या बीपीसीएल/जेएनपीटी/ओपीएस में दिये गए स्पष्टीकरणों के साथ प्राधिकरण को 28.11.2019 को प्रस्तुत दरमानों के सामान्य संशोधन के हमारे मूल प्रस्ताव को अंतिम प्रस्ताव माना जाए।
- (iv). दरमानों का मौजूदा विस्तार 30 जून 2021 तक वैध है। अतः प्राधिकरण से यह भी अनुरोध है कि बीपीसीएल के मौजूदा दरमानों का आगे और 3 महीने के लिए अर्थात् 1.7.2021 से 30.09.2021 तक या नए दरमानों को अंतिम रूप दिये जाने तक, जो भी पहले हो, कर दिया जाए।

11. जैसा पहले बताया गया है कि इस प्राधिकरण ने बीपीसीएल के मौजूदा दरमानों की वैधता का विस्तार 31 दिसंबर, 2019 तक किया था। इसी बीच, संयुक्त सुनवाई में हुई चर्चा के आधार पर, बीपीसीएल को प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने तथा प्रस्तावित दरों की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था। लेकिन कोविड-19 महामारी और उनके कारण हुए लॉकडाउन को देखते हुए, बीपीसीएल की ओर से इस पहलू पर निर्णय को संसूचित करने में विलंब हुआ। तिस पर भी, बीपीसीएल द्वारा किये गए विशिष्ट अनुरोध पर और बीपीसीएल के दरमानों की उगाही में निर्वात से बचने के लिए इस प्राधिकरण ने बीपीसीएल के दरमानों की वैधता का विस्तार नियमित रूप से किया जाता रहा। पिछली बार इस प्राधिकरण ने 28 दिसंबर, 2020 के आदेश संख्या टीएएमपी/46/2016-बीपीसीएल के द्वारा का विस्तार 30 जून 2021 तक किया गया।

12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

13. इस मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i). भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) के दरमान पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा 8 फरवरी 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/46/2016-बीपीसीएल द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार अनुमोदित किये गए थे। उक्त आदेश के अनुसार बीपीसीएल के तब प्रचलित दरों पर 11% की वृद्धि प्रभावित की गई थी। तदनंतर, बीपीसीएल के अनुरोध पर, बीपीसीएल के दरमानों की वैधता में नियमित अंतराल पर विस्तार किया जाता रहा। इस समय वैधता का विस्तार 30 जून, 2021 तक है। दरमान की वैधता का विस्तार, ग्राह्य लागत और अनुमत प्रतिफल पर बीपीसीएल को होने वाले 1 अप्रैल 2019 के बाद से निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क की अवधि के लिए अतिरिक्त अतिरेक, यदि कोई हो, के पूर्णतः समंजन के अधीन किया जाता है।
- (ii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का

प्रयोग करते हुए एमओएस द्वारा उन बीओटी प्रचलकों के लिये प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शसित होते थे। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जाने के परिणामस्वरूप, बीपीसीएल के प्रशुल्क निर्धारण का कार्य प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं द्वारा शासित होगा।

- (iii). इस पृष्ठभूमि में, बीपीसीएल ने 28 नवम्बर, 2019 को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने वाले कार्यगत दिशानिर्देशों के अंतर्गत अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। बीपीसीएल का उक्त प्रस्ताव और मामले की संक्रिया के दौरान बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।
- (iv). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.1 प्रत्येक बीओटी प्रचालक से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के निर्धारण की अपेक्षा करता है जो प्रस्ताव के प्रस्तुत करते समय तत्काल पहले के तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार वास्तविक व्ययों के योग की औसत होता है तथा यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी प्रक्रिया दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित कुछ अपवर्जनों के अधीन होगा जमा वाई3 के 31 मार्च को ली गई नियोजित पूंजी के 16% प्रतिफल पर लिया जायेगा जो एक व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित हो।
- (ख). संदर्भाधीन मामले में, बीपीसीएल ने जेएनपीटी में बीपीसीएल की तरल कार्गो जेटी के अलग से वार्षिक लेखे तैयार नहीं किये हैं। पिछले सामान्य संशोधन में, बीपीसीएल तरल कार्गो जेटी के अनन्य परिचालनों से संबंधित आय और व्यय विवरण तथा नियोजित पूंजी विवरण, चार्टरित लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित, पर विश्वास किया गया था। उसी तरह, एआरआर निर्धारण के एकमात्र प्रयोजन के लिए जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.1 में अनुबद्ध है, जेएनपीटी में बीपीसीएल की तरल कार्गो जेटी के प्रमाणित आय तथा व्यय विवरण और नियोजित पूंजी विवरण, बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत, पर विश्वास किया जाता है।
- (ग). बीपीसीएल ने तीन वर्षों अर्थात् 2016-17 (वाई1), 2017-18 (वाई2) और 2018-19 (वाई3) के लिए व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित आय तथा व्यय विवरण और नियोजित पूंजी विवरण के आधार पर एआरआर का निर्धारण किया है। फार्म 1 में वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के वास्तविक व्यय का औसत योग निकालने के लिए बीपीसीएल द्वारा संबंधित वर्षों के लिये सुविचारित कुल परिचालन व्यय बीपीसीएल जेटी के प्रमाणित आय तथा व्यय विवरण के अनुसार पाया गया है।
- (घ). खंड 2.3.2 अनुबद्ध करता है कि यदि इंडएएस और आईजीएएपी के अंतर्गत सूचित आंकड़ों में कोई विचलन होता है तो इंडएएस आंकड़ों को अपवर्जित करते हुए और आईजीएएपी के अनुसार आंकड़ों को सुविचार में लेते हुये एआरआर परिकलन में आवश्यक समायोजन किया जाये। इस संबंध में बीपीसीएल ने पुष्टि की है कि इंडएएस और आईजीएएपी में कोई विचलन नहीं है। इसलिये, बीपीसीएल ने एआरआर परिकलन की मद संख्या 2 (i) और (ii) में कोई समायोजन नहीं दर्शाया है।
- (ङ). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.2, अन्य बातों के साथ साथ अनुबद्ध करता है कि बीओटी परिचालक द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क परिकलन के लिए यथा स्वीकार्य लागत रूप में स्वीकार नहीं की जाएगी। उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई 2003 से पहले अंतिम रूप दिया गया था, प्रशुल्क परिकलन प्रशुल्क निर्धारण हेतु अगले निर्धारण हेतु अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम के अधीन लागत के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को एआरआर परिकलनमें लिया जाएगा। बीपीसीएल के मामले में, यद्यपि इसने जेएनपीटी के साथ लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर अगस्त 1999 में किये थे और यह जुलाई 2013 से पहले की श्रेणी में आता है। बीपीसीएल के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान रॉयल्टी को पास-थ्रू के रूप में अनुमत नहीं किया गया। ऐसा इसलिए कि बीपीसीएल को लाइसेंस नामांकन आधार पर दिया गया था और पेट्रोलियम मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार कोई प्रतिस्पर्धात्मक बोली आमंत्रित नहीं की गई थी। चूंकि तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है, और चूंकि पहले के प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में ऐसी स्थिति को कवर नहीं करते थे जहां पर केवल एक तकनीकी अर्हकता प्राप्त बोलीकर्ता है और तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध न हो, इसलिए मामले को इस प्राधिकरण और बीपीसीएल दोनों द्वारा सरकार को भेजा गया। लेकिन, रॉयल्टी के निरूपण के लिए सरकार से किसी विशिष्ट निर्देश

के अभाव में बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को देय रॉयल्टी को पिछले प्रशुल्क निर्धारण में पास-श्रू नहीं माना गया। अब भी, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत मौजूदा सामान्य प्रशुल्क संशोधन में भी बीपीसीएल ने रॉयल्टी मुझे पर सरकार से किसी निर्देश के प्राप्त होने का कोई उल्लेख नहीं किया है जो इस प्राधिकरण द्वारा अपनायी गई पद्धति से भिन्न हो। इस प्रकार बीपीसीएल ने अपने विश्लेषण में वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के से संबंधित क्रमशः 2038.31 लाख रु., 2410.07 लाख रु. और 2586.65 लाख रु. के रॉयल्टी भुगतान को अप्राप्य व्यय के रूप में सही अपवर्जित किया है।

(च). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.1(ii) के अनुसार, ऋण पर व्याज, अप्राप्य और संदिग्ध उधारों के लिए प्रावधान, कम खपत वाली माल सूची को अपवर्जित किया जाना है। बीपीसीएल ने जेएनपीटी स्थित बीपीसीएल जेटी के संबंधित वर्षों के लिये सुविचारित प्रमाणित आय तथा व्यय विवरण में ऋण पर व्याज, अप्राप्य और संदिग्ध उधारों के लिए प्रावधान, कम खपत वाली माल सूची पर कोई व्यय नहीं दर्शाया है।

(छ). 'एमजीटी व्यय' शीर्ष के अंतर्गत व्यय को वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए जेएनपीटी स्थित बीपीसीएल जेटी के आय और व्यय के विवरण में दर्शाया है। यह व्यय तब होता है जब बीपीसीएल किसी भी व्यक्तिक कार्यों का न्यूनतम गारंटी आद्योपांत को पूरा न करे, चाहे बीपीसीएल ने समग्र आधार पर क्षमता उपयोग को प्राप्त कर लिया है। इस व्यय को अपवर्जित करने के विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, बीपीसीएल ने उक्त मद को एआरआर परिकलन में से इस आधार नहीं हटाया है कि वह बीपीसीएल की लागत है और जेएनपीटी को भुगतान करना है और के प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और कार्यगत दिशानिर्देश 2019 में उक्त व्यय को अपवर्जित करने की विशिष्ट अनुवद्धता नहीं करते हैं।

इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि यह एक वास्तविक व्यय है जो बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को भुगतान करना है। व्यय की किस्म दांडिक किस्म की है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि यहां तक कि हमारे 8 फरवरी 2017 के आदेश द्वारा बीपीसीएल के पिछले सामान्य प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के आधार पर "एमजीटी व्यय" शीर्ष के अंतर्गत व्यय को इस आधार पर पास-श्रू के रूप में सुविचार में नहीं लिया गया था कि बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को किया गया भुगतान दांडिक किस्म का है। यद्यपि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत अनुवद्ध प्रशुल्क निर्धारित प्रणाली परिवर्तित हो गई है, परंतु प्रशुल्क निर्धारण में कुछेक व्ययों को अस्वीकार करने का मूल आधार प्रशुल्क दिशानिर्देशों के दोनों ही सैटों में परिवर्तित नहीं हुआ है। जो व्यय दांडिक किस्म का है, उसे प्रयोक्ताओं को प्रशुल्क के रूप में पास करने की जरूरत नहीं है। अतः उक्त व्यय को विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के परिचालन व्यय से अपवर्जित किया जाता है।

(ज). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यगत दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार और समंजनों के आधार पर, जैसी ऊपर चर्चा की गयी है वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिये प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.4 में निर्धारित अनुवद्धता के अनुसार औसत व्यय बीपीसीएल द्वारा यथा आकलित 2933.81 लाख रु के स्थान पर 2401.23 लाख रु. निकलता है।

(व). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.5 में अंतर्विष्ट अनुवद्धता के आधार पर, बीपीसीएल ने नियोजित पूंजी की राशि निकाली है। जेएनपीटी स्थित बीपीसीएल जेटी की प्रमाणित नियोजित पूंजी विवरण के अनुसार, 31 मार्च, 2019 को सकल स्थायी आस्तियां 38,277.12 लाख रु. की हैं। पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य कोई नहीं है। इस प्रकार, 31 मार्च 2019 को पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य सहित सकल स्थायी आस्तियां 38,277.12 लाख रु. की हैं। फार्म 7 में बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत गणना को चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है।

(ख). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.6 में कार्यशील पूंजी के निर्धारण के मानदंड अनुवद्ध है। कार्यशील पूंजी में मालसूची, विविध देनदार और भुगतान शेष शामिल है। पूंजीगत पुर्जे की सूची की सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग होगा और सूची की अन्य मदों के मामले में यह सीमा ईंधन को छोड़ कर भंडारों के छह माह का औसत उपयोग होगा। नकदी शेष की सीमा एक माह का नकद व्यय होगा, करारगत बाध्यताओं और पट्टा किराया/अनुज्ञप्ति शुल्क को विविध देनदार माना जाएगा।

(ग). बीपीसीएल ने ईंधन, विविध देनदार और कार्यशील पूंजी के नकद शेष को अपवर्जित करके विचाराधीन वर्षों में सभी वर्षों के लिए सुविधा के लिए किसी माल सूची पर सुविचार नहीं किया है। यह उल्लेखनीय है कि बीपीसीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधनों के दौरान भी बीपीसीएल ने इस आधार पर कार्यशील पूंजी अपेक्षा पर सुविचार नहीं किया था कि इस संबंध में सभी डिलींग बिना किसी क्रेडिट के की जाती

हैं। इस स्थिति को देखते हुए, बीपीसीएल ने इस विश्लेषण में किसी कार्यशील पूंजी पर सुविचार नहीं किया है।

- (घ). लेकिन, नकद शेष को कार्यशील पूंजी के रूप में सुविचार में लिया जाना उचित और उपयुक्त होगा। तदनुसार, नकद शेषों को एक माह के नकद व्यय के रूप में सुविचार में लिया जाता है।
- (ङ). इस प्रकार, कुछ नियोजित पूंजी बीपीसीएल द्वारा परिगणित 38,277.12 लाख रु. के प्रति 38,371.64 लाख रु. बनती है।
- (vi). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.7 के अनुसार, संशोधित नियोजित पूंजी पर 16% की दर से नियोजित पूंजी (आरओसीई) पर प्रतिफल की गणना की जाती है जो बीपीसीएल द्वारा आकलित 6124.34 के प्रति 6139.49 लाख रुपए निकलती है और इसे वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर) के परिकलन में माना जाता है।
- (vii). एआरआर में तीन वित्त वर्षों 2016-17 से 2018-19 के व्यय के औसत के साथ 16% आरओसीई शामिल है। तदनुसार, बीपीसीएल द्वारा यथा आकलित 9057.81 लाख रु के प्रति आकलित एआरआर 8540.72 लाख रुपए बनता है।

आगे और, प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.8 के अनुसार, उक्त एआरआर को डब्ल्यूपीआईके 100% पर सूचकांकित भी किया जाना है। बीपीसीएल ने अपने विश्लेषण में अधिकतम सूचकांकित एआरआर निकालने के लिए वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई सूचकांकन से गुणक नहीं किया है। यह भी कि मामले को अंतिम रूप देने में लगे समय को देखते हुए, वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई सूचकांकन को हिसाब में लेना होगा। इसलिए, वर्ष 2019-20 और 2020-21 के लिए 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन, जो क्रमशः 4.26% और 1.88% है, को सुविचार में लिया जाता है, ताकि 2020-21 के लिए सूचकांकित एआरआर निकाला जा सके।

इसके आगे, यह कहना है कि संदर्भाधीन मामले में इस आदेश को पारित करने में निहित समय, भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना और बीपीसीएल के संशोधित दरमान के प्रभावी होने में लगने वाले लीड टाइम को देखते हुए यह संभावना है कि बीपीसीएल के संशोधित दरमान के कार्यान्वित होने तक अक्टूबर 2021 हो जायेगा। इस स्थिति के मद्देनजर यह प्राधिकरण बीपीसीएल के एआरआर परिकलन में, 2020-21 के सूचकांकित एआरआर पर 0.55% के अतिरिक्त सूचकांकन गुणक को सुविचार करने को प्रवृत्त है। ऐसी पद्धति कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) (आदेश संख्या टीएएमपी/34/2019-केओपीटी दिनांक 20 फरवरी 2020), जेएनपीटी (आदेश संख्या टीएएमपी/52/2019-जेएनपीटी दिनांक 01 जून, 2020 और आदेश संख्या टीएएमपी/18/2020-जेएनपीटी दिनांक 13 मई 2021) के सामान्य संशोधन प्रस्तावों में भी अपनायी गई है।

अतः, अधिकतम सूचकांकित एआरआर बीपीसीएल द्वारा यथा आकलित 9057.81 लाख रु. के प्रति 9121.86 लाख रु. निकलता है।

- (viii). उक्त विश्लेषण के अधीन, संशोधित एआरआर परिकलन **अनुलग्नक-1** पर संलग्न है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत और हमारे द्वारा सुविचारित अधिकतम सूचकांकित एआरआर का सारांश नीचे दिया जा रहा है:-

(राशि लाख रु. में)

क्र.सं.	विवरण	बीपीसीएल द्वारा यथा आकलित	हमारे द्वारा यथा सुविचारित
1.	वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के औसत व्यय	2933.48	2401.23
2.	नियोजित पूंजी 31.03.2019 को निवल स्थायी आस्तियां, पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य और मानकों के अनुसार कार्यशील पूंजी।	38277.11	38371.84
3.	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16%	6124.34	6139.49
4.	31 मार्च 2019 को एआरआर (4=1+3)	9057.81	8540.72
5.क	एआरआर में सूचकांकन वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई को @ 100%(4.26%)	9057.81	8904.56
5.ख	एआरआर में सूचकांकन वर्ष 2020-21 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई को @ 100%(1.88%)	--	9071.97
6	एआरआर में सूचकांकन वर्ष 2021-22 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई को @ 100%(0.55%)	--	9121.86
6.	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	9057.81	9121.86
7.	प्रस्तावित दरमानों पर बीपीसीएल द्वारा आकलित राजस्व	9057.81	9057.81

- (ix). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 3.1.2 अनुबद्ध करता है कि उन प्रचालकों के मामले में जिन्होंने न्यायालयों से संपर्क नहीं किया है, इस दिशानिर्देश के अंतर्गत पहले प्रशुल्क निर्धारण की अवधि तक के अतिरेक/घाटों को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार निपटाया जाये। नीचे पुनः उद्धृत है:-

“विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय आश्रित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जायेगी। यदि निष्पादन में पूर्वानुमानों की तुलना में 20% से अधिक अथवा कम परिवर्तन देखा जाता है तो प्रशुल्क को बाद में समायोजित किया जायेगा। ऐसा करते समय प्राप्त किये जा चुके लाभ/हानि का 50% प्रशुल्क को संशोधित करते समय समंजित किया जायेगा।”

बीपीसीएल के पिछले प्रशुल्क वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलनों पर भरोसा करते हुए 08 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/46/2016-बीपीसीएल द्वारा नियत किये गए थे। इस प्रकार, 08 फरवरी, 2017 के पिछले संशोधन आदेश द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलनों और इसी अवधि के वास्तविकों पर भरोसा किया गया। अतः प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.2 के अनुपालन में अतिरेक/घाटे का निर्धारण करने के लिए विश्लेषण किया जाना है।

- (x). बीपीसीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक की पूर्वावधि गणना प्रस्तुत नहीं की है। अतः पूर्वावधि विश्लेषण किया जाये जिस पर नीचे चर्चा की जा रही है:-

(क). बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान वास्तविक प्रहस्तित यातायात क्रमशः 6.26 एमएमटीपीए, 6.60 एमएमटीपीए और 7.00 एमएमटीपीए है जो कुल मिलाकर 19.86 एमएमटीपीए बनता है जबकि तुलनीय अवधि में फरवरी 2017 के प्रशुल्क आदेश में यह 17.23 एमएमटीपीए था। जेएनपीटी ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए बीपीसीएल द्वारा यथासुविचारित यातायात आंकड़ों की पुष्टि की है। यातायात में 15.26% का सकारात्मक परिवर्तन पाया गया है।

(ख). पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 12 जून, 2015 के पत्र के द्वारा भारत के महान्यायवादी की राय संसूचित की है कि प्रचालक द्वारा अर्जित वास्तविक आय की गणना उनके लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर सुविचार में ली जानी चाहिए न कि काल्पनिक आय के आधार पर। इसलिए, पूर्वावधि विश्लेषण के प्रयोजन से, बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रमाणित वार्षिक वित्तीय विवरणों में दी गई वास्तविक आय को सुविचार में लिया जाता है। यह भी कि फरवरी, 2017 के आदेश में भरोसा की गई आकलित प्रचालन आय में इस प्राधिकरण द्वारा यातायात में अनुमत वृद्धि के प्रभाव को लेखबद्ध करने के लिए, उक्त आदेश में की गयी 11% की वृद्धि से अद्यतन किया जाता है।

(ग). व्ययों को वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रमाणित आय और व्यय विवरण में दर्शाये गए अनुसार सुविचार में लिया गया है, सिवाए रॉयल्टी व्यय और एमजीटी व्यय के। यह बताया गया है कि बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को देय रॉयल्टी व्यय और एमजीटी व्यय को फरवरी 2017 के सामान्य संशोधन आदेश में पास-श्रू के रूप में अनुमत नहीं किया गया था, वर्ष 2016-17 से वर्ष 2018-19 के प्रमाणित आय तथा व्यय विवरण में दर्शाये गए अनुसार रॉयल्टी और एमजीटी व्ययों को पूर्वावधि विश्लेषण में भी सुविचार में नहीं लिया गया है।

(घ). (i). दिशानिर्देश 2005 के आधार पर पिछली समीक्षा के दौरान अपनायी गई पद्धति के अनुरूप, नियोजित पूंजी निकालने के लिए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रमाणित नियोजित पूंजी विवरण में दर्शाये गये निवल स्थायी आस्तियों के क्रमशः 226.81 करोड़ रु., 225.26 करोड़ रु. और 216.56 करोड़ रु. के मूल्य को सुविचार में लिया गया।

(ii). चूंकि फरवरी 2017 के आदेश में, नियोजित पूंजी के आकलन में किसी कार्यशील पूंजी पर सुविचार नहीं किया गया है, इसलिए विश्लेषण में कार्यशील पूंजी शून्य ली गई है।

(ङ). 2016-17 से 2018-19 के आकलन और तुलनीय अवधि के वास्तविकों की समीक्षा के लागत विवरण की प्रति **अनुलग्नक-II** के रूप में संलग्न है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वास्तविकों के आकलनों के साथ तुलना का सार नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

विवरण	2016-17 से 2018-19 वर्षों का योग (रु. लाख में)		परिवर्तन% में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार आकलन	वास्तविक	
यातायात (एमएमटीपीए में)	17.23	19.86	15.26%
कुल प्रचालन आय	17640.87	22015.56	24.80%
कुल व्यय, एफएमई घटा एफएमआई, मूल्यह्रास और उपरिव्यय सहित	7694.31	7204.70	-6.36%
प्रतिफल पूर्व अतिरेक/घाटा	9946.56	14810.86	48.90%
नियोजित पूंजी (औसत)	20831.99	22287.66	6.99%
नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल	3333.12	3566.03	6.99%
आरओसीई के पश्चात निवल अतिरेक (पिछले अतिरेक के समंजन से पूर्व)	6613.44	11244.83	70.03%

बीपीसीएल द्वारा नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिफल का व्यौरा, नीचे की सारणी में दर्शाया गया है:-

(रु. लाख में)					
क्र.सं.	विवरण	2016-17	2017-18	2018-19	औसत
(i).	बीपीसीएल द्वारा अर्जित प्रतिफल पूर्व वास्तविक अतिरेक	3499.79	5237.54	6073.53	4936.95
(ii).	वास्तविक नियोजित पूंजी	22681.11	22526.18	21655.68	22287.66
(iii).	नियोजित पूंजी पर वास्तविक प्रतिफल प्रतिशत में	15.43%	23.25%	28.05%	22.15%
(iv).	नियोजित पूंजी पर @16% प्रतिफल में परिवर्तन	-3.56%	45.31%	75.31%	38.44%

(च). महालेखा परीक्षक की राय के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार, पिछली प्रशुल्क अवधि की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन की समीक्षा में +20% से अधिक भिन्नता होती है तब ऐसे अर्जित लाभ/हानि के 50% के पूर्वावधि समंजन किया जाना होगा।

उक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के संदर्भ में वित्तीय निष्पादन सकारात्मक है और वह 20% से अधिक है परंतु भौतिक प्रतिमानों में परिवर्तन यानी वास्तविक प्रहस्त यातायात 20% है। अतः यह वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए बीपीसीएल के पूर्वावधि अतिरेक के समंजन का मामला नहीं बनता।

(छ). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 3.1.2 के अनुसार, प्रथम प्रशुल्क निर्धारण की अवधि तक के अतिरेक/घाटे को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार निपटाया जाता है। पूर्व निष्पादन के विश्लेषण के लिए कवर अवधि 3 वर्ष है यानी 2016-17 से 2018-19।

वर्ष 2019-20 और 2020-21 में बीपीसीएल का निष्पादन का विश्लेषण वर्ष 2019-20 और 2020-21 के लेखापरीक्षित लेखाओं के उपलब्ध न होने कारण नहीं हो पाया। अतः बीपीसीएल के वर्ष 2019-20 और 2020-21 तक के निष्पादन का विश्लेषण अगले प्रशुल्क चक्र के प्रशुल्क निर्धारण के दौरान कर लिया जायेगा, और यदि ग्राह्य लागत और अनुज्ञेय 16% के प्रतिफल के अतिरिक्त कोई अतिरेक हुआ तो उसे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 पर एमओएस द्वारा प्राप्त किये गए भारत के महान्यायादी की राय के अनुसार 60:40 के अनुपात में समंजित कर लिया जायेगा।

(xi). (क). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार, बीओटी प्रचालक को व्यावसायिक निर्णय के आधार पर बाजार की स्थितियों के अनुसार आकलित एआरआर की सीमा में दरों का निर्धारण करने की छूट है और दरमान अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर तैयार करे जो व्यवसायगत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हो।

ऐसा पाया गया है कि प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय बीपीसीएल ने मौजूदा प्रशुल्क पर अक्रास दा

बोर्ड 7.93% वृद्धि का प्रस्ताव किया है। बीपीसीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार अपेक्षित वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए तुल्य औसत यातायात पर प्रस्तावित दरमानों में प्रशुल्क की प्रत्येक मद के राजस्व आकलन की विस्तृत गणना दी है ताकि 9057.82 लाख रु. तक का राजस्व वसूल किया जा सके। उक्त राजस्व आकलन विवरण चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है।

(ख). जैसी पूर्व के किसी पैरा में चर्चा की गई है, एआरआर परिकलन के अनुसार, अधिकतम सूचकांकित एआरआर 9121.86 लाख रु. बनता है। प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर 9057.82 लाख रु का राजस्व आकलन अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर है और इस प्रकार 64.04 लाख रु का अंतर है, जिसे बीपीसीएल ने अनकवर्ड छोड़ दिया है।

(ग). बीपीसीएल ने अध्याय-III- विविध प्रभार में 3 सेवाओं अर्थात् अपंक तेल को हटाने के लिए ट्रक के प्रवेश प्रभार; पाइपलाइन की सफाई के लिए अग्नि इंजन का उपयोग और स्नेहक बैरल और पेंट बैरल लदान प्रभार। अपंक हटाये जाने के लिए ट्रक प्रवेश के प्रभार 1000/- रु. /20 केएल और स्नेहक बैरल तथा पेंट बैरल लदान प्रभारों का प्रस्ताव बीपीसीएल प्रबंधन द्वारा लिये गए निर्णय के आधार पर किया गया है। पाइपलाइन की सफाई के लिए अग्नि इंजन उपयोग प्रभार 5900/-रु. प्रति घंटा की दर से रखा गया है जो चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) की दर के आधार पर है जहां 5880/-रु. प्रति घंटा जमा 20% सेवा प्रभार हैं। चूंकि उक्त तीनों सेवाओं की प्रस्तावित उगाही लागू करने पर किसी भी प्रयोक्ता ने विशेष रूप से कोई आपत्ति नहीं उठायी है, बीपीसीएल के निर्णय पर विश्वास किया जाता है।

ऊपर उल्लिखित नए प्रभारों के निर्धारण से बीपीसीएल को कुछ राजस्व प्राप्ति होगी। परंतु, बीपीसीएल ने इस प्रभारों की उगाही पर होने वाले किसी राजस्व का आकलन नहीं किया है। लेकिन, यह माना जाता है कि इन प्रभारों की उगाही से अर्जित राजस्व को 64.04 लाख रु. के राजस्व अंतर में जोड़ लिया जायेगा। जिसे बीपीसीएल ने अनकवर्ड छोड़ दिया है।

उपरोक्त को देखते हुए अध्याय-III- विविध प्रभार में 3 सेवाओं नामतः अपंक तेल को हटाने के लिए ट्रक के प्रवेश प्रभार; पाइपलाइन की सफाई के लिए अग्नि इंजन का उपयोग और स्नेहक बैरल और पेंट बैरल लदान के प्रभार लागू करना, बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तावित, अनुमोदित किया जाता है।

(xii). मौजूदा सोपाधिकताओं और उन सोपाधिकताओं जिनमें बीपीसीएल ने मौजूदा सोपाधिकताओं में संशोधन/विलोपन का प्रस्ताव किया है अथवा नए प्रावधान लागू करने का प्रस्ताव किया है उनका तुलनात्मक विवरण बीपीसीएल द्वारा संशोधन प्रस्ताव के लिए दी गयी टिप्पणियों/कारणों के साथ प्रस्तावित संशोधनों को स्वीकार करने अथवा अस्वीकार करने की अनुशंसा के लिए दिये गए कारणों के साथ **अनुलग्नक- III** के रूप में संलग्न है। बीपीसीएल द्वारा दी गयी टिप्पणियों पर विचार करते हुये अनुमोदित मौजूदा सोपाधिकताओं में प्रस्तावित संशोधन/विलोपन और उन पर हमारी टिप्पणियाँ/विश्लेषण उक्त अनुलग्नक-III में दिए गए हैं।

(xiii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.12 के अनुसार, दरमानों को संबंधित वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर, के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भारत सरकार द्वारा घोषित विचलन के 60% की सीमा तक मुद्रास्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकित किया जायेगा। ऐसे समंजित दरमान संबंधित वर्ष के 1 मई से लागू होंगे और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेंगे। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस मामले में वर्ष 2021-22 में सूचकांकन को एआरआर में और दरमान निकालने के लिये पहले ही सुविचार में ले लिया गया है। दरमान में अगला वार्षिक सूचकांकन 01 मई 2022 से लागू होगा। इस प्रभाव की एक टिप्पणी दरमानों में अंतर्विष्ट की जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान, इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किये जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 60% तक स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन हैं। वार्षिक सूचकांकन संबंधित वर्ष की 01 मई से लागू होगा और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक लागू रहेगा। बीपीसीएल द्वारा सूचकांकित दरमान जेएनपीटी, प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जायेगा।

(xiv). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 1.9 में अनुबद्धता के अनुसार, बीपीसीएल और लाइसेंस प्रदाता पत्तन जेएनपीटी 24 अगस्त, 2020 के पहले ही अलग से करार कर चुके हैं। बीपीसीएल ने अलग से करार की एक प्रति इस प्राधिकरण को उपलब्ध करा दी है।

(xv). बीपीसीएल के मौजूदा दरमान की वैधता का विस्तार पिछली बार 30 जून 2021 तक अथवा संशोधित दरमान के कार्यान्वयन के प्रभावी होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, तक किया गया था। जब तक यह आदेश राजपत्र में अधिसूचना के बाद प्रभावी होगा तब तक तकअक्तूबर 2021 के आस पास का समय हो जायेगा। इस स्थिति में बीपीसीएल के मौजूदा दरमानों की वैधता का विस्तार बीपीसीएल के संशोधित दरमान के कार्यान्वयन के प्रभावी होने की तारीख तक किया जाता है।

14.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, **अनुलग्नक-IV** पर संलग्न, बीपीसीएल के दरमानों और सोपाधिकताओं का अनुमोदन करता है।

14.2. बीपीसीएल के संशोधित दरमान और सोपाधिकताएं भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होंगी और वार्षिक सूचकांकन के अधीन प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेंगी। उसके पश्चात् दिया गया अनुमोदन स्वतः की व्यपगत हो जायेगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा उनका विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।

14.3. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 7 के अनुसार बीपीसीएल इस प्राधिकरण को प्रहस्तित कार्गो यातायात संबंधी वार्षिक रिपोर्ट बिना नागा प्रस्तुत करेगा। बीपीसीएल को वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के 90 दिन के भीतर प्रस्तुत करनी होंगी। समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी प्रस्तुत करनी होगी।

14.4. प्रशुल्क और राजस्व में भिन्नता का विश्लेषण प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति के पश्चात बीपीसीएल के दरमानों की आगामी सामान्य समीक्षा के दौरान किया जायेगा। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.2.1 में अंतर्विष्ट उपबंधों के अधीन, अतिरिक्त अतिरिक्त का समंजन अगले चक्र के प्रशुल्क में किया जायेगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./277/2021-22]

अनुलग्नक - I				
महापत्तन न्यासों में कार्यरत बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन				
(रु. लाख में)				
क्र.सं.	विवरण	वाई1	वाई2	वाई3
(1).	कुल व्यय(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	4,953.50	5,451.88	5,430.08
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	-	-	-
	योग व्यय 1=(i)+(ii)	4,953.50	5,451.88	5,430.08
(2).	उन मदों का समंजन जहां इंडएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।			
(i).	मूल्यहास			
(ii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें			
	समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)	-	-	-
(3).	घटा समायोजन			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	2,038.31	2,410.07	2,586.65
(ii).	ऋणों पर व्याज	-	-	-
(iii).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	-	-	-
(iv).	कम खपत वाली मालसूची	-	-	-
(v).	एमजीटी प्रभार	514.42	557.55	524.77
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	2,552.73	2,967.62	3,111.42
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा प्रशुल्क, दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	-	-	-
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+3)	2,400.77	2,484.26	2,318.66
(6).	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [वाई 1 + वाई2 + वाई3] / 3	2,401.23		
(7).	नियोजित पूंजी			
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) 31 मार्च 2019 को	38,277.11		

	(ii). जमा: पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य 31 मार्च 2019 को	-
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार	-
	(क). माल सूची	-
	(ख). विभिन्न देनदार	-
	(ग). रोकड़	-
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	94.73
	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]	38,371.84
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16%प्रतिफल	6,139.49
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) वाई3 के 31 मार्च या वाई3 के 31 दिसम्बर को [(6)+(8)]	8,540.72
(10).	वर्ष 2019-20 के लिये डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन (4.26%) (प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित)	8,904.56
(11).	वर्ष 2020-21 के लिये डब्ल्यूपीआई पीआई के 100% पर सूचकांकन (1.88%) (प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित)	9,071.97
(12).	वर्ष 2021-22 के लिये डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन (0.55%) (प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित)	9,121.86
(13).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	9,121.86
(14).	अधिकतम सूचकांकित एआरआर में वर्ष 2016-17 से 2018-19 से संबंधित पूर्वविधि अतिरेक का समंजन	-
(14).	अधिकतम समंजित सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	9,121.86
(15).	प्रस्तावित सूचकांकित दरमान पर राजस्व आकलन	9,057.81

अनुलग्नक - II

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन
वर्ष 2016-17 से 2018-19 की अवधि के लिए

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	फरवरी 2017 के प्रशुल्क आदेश में भरोसा किये गए आकलन			वास्तविक		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	यातायात (एमटी में)	5,706,800	5,744,500	5,775,800	6,257,427	6,601,325	7,004,105
I	कुल प्रचालन व्यय	5,447.16	6,082.66	6,111.05	5,829.52	7,793.85	8,392.19
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास छोड़कर)						
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	237.93	243.79	249.78	119.45	314.08	275.15
	(iii) उपकरण चालने की लागत	479.04	490.83	502.90	518.08	579.56	498.97
	(viii) बीमा	1.68	1.72	1.76	0.58	2.81	2.84
	(ix) अन्य व्यय	249.81	255.95	262.25	217.27	338.08	132.15
	योग (i से v)	968.46	992.29	1016.70	855.38	1,234.53	909.11

III	मूल्यहास	1244.45	1323.62	1381.67	1,252.21	1,066.34	1,181.89
IV	उपरिव्यय						
	(i) प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	249.52	255.66	261.95	222.14	255.44	227.66
	योग (i एवं ii)	249.52	255.66	261.95	222.14	255.44	227.66
V	कुलव्यय (III + III + IV)	2462.43	2571.57	2660.31	2329.73	2556.31	2318.66
VI	परिचालन अधिशेष(I) – (V)	2984.73	3511.10	3450.73	3499.79	5237.54	6073.53
VII	ब्याज और कर पूर्व अधिशेष	2984.73	3511.10	3450.73	3499.79	5237.54	6073.53
VIII	नियोजित पूंजी	20401.63	21018.00	21076.34	22,681.11	22,526.18	21,655.68
IX	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	3264.26	3362.88	3372.21	3,628.98	3,604.19	3,464.91
X	क्षमता उपयोग	87.80%	88.38%	88.86%	96.27%	101.56%	107.76%
XI	आरओसीई- क्षमता उपयोग के लिए समंजित	3,264.26	3,362.88	3,372.21	3,628.98	3,604.19	3,464.91
XII	निवल अधिशेष/(घाटा) (VII) - (XI)	-279.53	148.22	78.52	-129.19	1633.35	2608.62

अनुलग्नक-III

मौजूदा दरमान और सोपाधिकताओं की प्रस्तावित प्रशुल्क और सोपाधिकताओं से तुलना

क्र.सं.	मौजूदा दरमान	प्रस्तावित दरमान	विश्लेषण□
	भाग संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें	अनुसूची संख्या
1	1.1 (i).	“तटीय पोत” का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी एक पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।	1.1 (i).
		“तटीय पोत” का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी एक पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।	
2	1.2 (i) (क)	(क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। ऐसे पोत जो सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो	1.2 (i) (क)
		(क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं।	
		वीपीसीएल ने मौजूदा दरमान में “ऐसे पोत जो सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा परिवर्तन	

		सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।					आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं” वाक्य को प्रस्तावित दरमान में विलुप्त कर दिया है। बीपीसीएल ने कथित वाक्य को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। इसके अतिरिक्त प्रस्तावित विलोपन जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के अनुमोदित दरमानों के अनुरूप नहीं है। अतः इस खंड को मौजूदा दरमान के अनुरूप बनाये रखा जाता है।	
3	1.2 (i) (ख)	(ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत परिवहन महानिदेशक,से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन में परिवर्तित हो सकता है।	1.2 (i) (ख)	(ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय गमन में परिवर्तित हो सकता है।				खंड 1.2 (i)(ख) में मौजूदा निर्धारण को प्रस्तावित दरमान में आशोधित कर दिया गया है। तथापि उक्त आशोधन जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के अनुमोदित दरमानों के अनुरूप पाया गया है। अतः यह प्राधिकरण प्रस्तावित आशोधन को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
4	1.2 (ii) (ख)	ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल अंतिम भारतीय पत्तन पर पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभावी होंगी, उसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभावी की जायेंगी।	1.2 (i) (d)	ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभावी होंगी, उसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभावी की जायेंगी।				खंड 1.2 (ii)(ख) में मौजूदा निर्धारण को प्रस्तावित दरमान में आशोधित कर दिया गया है। बीपीसीएल ने कथित आशोधन करने का कोई कारण नहीं बताया है। इसके अतिरिक्त प्रस्तावित विलोपन जेएनपीटी/एनएसआईसीटी के अनुमोदित दरमानों के अनुरूप नहीं है। अतः इस खंड को मौजूदा दरमान के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
5	1.2 (iii) (क)	“विश्वभर और तटीय परिचालन” के लिये भारतीय सामान्य व्यवहारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभावी होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित जनयान से तट तक स्थानांतरित और क्रे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।		दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथित खंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
6	1.2 (iii) (क) (i)	तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान डोना।		दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथितखंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
7	1.2 (iii) (क) (ii)	तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं* परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान डोना। * केंद्रीय उत्पादन शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क		दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथितखंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।

		परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।					
8	1.2 (iii) (ख)	पोत परिवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर विदेशी ध्वज के पोत के तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।	दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथित खंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
9	1.2 (iii) (ख) (ii) (क)	भारतीय पताका का विदेशगामी पोत जिसके पास सामान्य व्यापारिक लाइसेंस है, जिसे सीमा-शुल्क संपरिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।	दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथित खंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
10	1.2 (iii) (ख) (ii) (ख)	विदेशी पताका का विदेशगामी पोत जिसे पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।	दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथित खंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
11	1.2 (iii) (ख) (ii) (ग)	ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर लोड पोर्ट द्वारा उस समय से प्रभारयोग्य होगी जब पोत तटीय सामान की लोडिंग आरंभ करता है।	दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथित खंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
12	1.2 (iii) (ख) (ii) (घ)	ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल उस समय प्रभारयोग्य होगी जब तक पोत तटीय कार्गो निर्मुक्ति प्रचालनों को पूरा करता है; उसके तत्काल पश्चात् विदेश जाने वाली दरें निर्मुक्ति पत्तनों द्वारा प्रभारयोग्य होंगी।	दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथित खंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
13	1.2 (iii) (ख) (ii) (ङ)	पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोत के लिए, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं है।	दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने कथित खंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। अतः कथित खंड को मौजूदा दरमानों के अनुरूप बनाये रखा जाता है।
14		मौजूदा दरमान में नहीं है		पोत संबंधी प्रभार लगाने के लिए, और कार्गो की प्रकृति या इसके मूल स्थान वर्गीकरण के लिए, सीमा शुल्क द्वारा या पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा प्रमाणीकरण के आधार पर पोत की स्थिति ही किसी पोत के तटीय या विदेशगामी वर्ग का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं माना जाएगा।			बीपीसीएल ने कथित खंड को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं बताया है। लेकिन, कथित खंड एनएसआईसीटीपीएल के अनुमोदित दरमानों के अनुरूप है। अतः यह प्राधिकरण इस खंड को बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तावित दरमान में अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन करने को प्रवृत्त है।
15	1.2 (iii)(vi) (ख)	दांडिक व्याज की दर 16.75 प्रतिशत होगी। दांडिक व्याज दर बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।	दांडिक व्याज की दर 15 प्रतिशत होगी। दांडिक व्याज दर बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।				दांडिक व्याज की प्रस्तावित दर प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के पायी जाती है। अतः यह प्राधिकरण इसे अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

16	1.2 (x)	बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की धाट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी पर आरोप्य अन्य कारणों से जलयान खड़ा रहता है तो पोत के खड़े रहने की अवधि के दौरान जेएनपीटी का उपार्जित देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत की बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी द्वारा अनुमति दी जाएगी।	दरमानों में प्रस्ताव नहीं किया गया है।				बीपीसीएल ने इस खंड को विलुप्त करने के प्रस्ताव किया है क्योंकि यांत्रिक दोष किसी भी समय हो सकता है, यद्यपि निवारक अनुरक्षण अपनाया जाता है फिर भी कुछेक खराबियां हो ही जाती हैं। इसके अतिरिक्त समस्या के समाधान और परिचालन को पुनः आरम्भ करने के लिये थोड़ा समय तो लगता ही है। अतः इन विलंबों के लिये बीपीसीएल को दंडित नहीं किया जा सकता, इसलिये इस खंड को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में यह बताया जाता है कि ऐसा निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 5.3 प्रवाहित हुआ है जो अनुबद्ध करता है कि प्रयोक्ता को एक उपयुक्त स्तर से इतर बीओटी परिचालक को आरोप्य विलम्बों के लिये प्रभार का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी। इसी प्रकार का निर्धारण एनएसआईटीपी के दरमानों में भी उपलब्ध है। अतः कथित खंड मौजूदा दरमानों के अनुसार धारित रखा जाता है।
				अध्याय -3- विविध प्रभार			
			विवरण	यूनिट	विदेशी दर (रु.में)	तटीय दर (रु.में)	
17			आपंक तेल को हटाने के लिये ट्रक प्रवेश प्रभार	प्रति ट्रक/20 के एल	1000	1000	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार जारी की शक्तियों और वाणिज्यिक निर्णय के अनुसार बीओटी परिचालक को वादरें निर्धारित करने की शिथिलता प्राप्त है। इसके अतिरिक्त उक्त आशोधन पर किसीप्रयोक्ता/ प्रयोक्ता संगठन ने कोई विशेष आपत्ति भी नहीं उठाई है। अतः यह प्राधिकरण बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तावित दरों को अंतर्विष्ट करने को प्रवृत्त है।
			पाईप लाईन की सफाई के लिये अग्नि इंजन का प्रयोग	प्रति घंटा	5900	5900	
			स्नेहक बैरल और पेंट बैरल के लदान प्रभार	प्रति बैरल	20	20	

बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी**जेएन पत्तन, शेवा, नवी मुंबई****अध्याय - I****1.1. परिभाषाएं**

इन दरमानों में, जब तक संदर्भ में अन्यथा वांछित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी।

- (i). **“तटीय पोत”** का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी एक पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पासपोत परिवहन महानिदेशक / सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii). **“विदेशगामी पोत”** का अर्थ है तटीय पोत के अलावा कोई अन्य पोत।
- (iii). **“जोखिमपूर्ण रसायनों”** का अर्थ है और इसमें पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 और उसके अंतर्गत बनाये गए विनिर्माण, भंडारण और जोखिमपूर्ण रसायन, नियम 1989 की अनुसूची I, अनुसूची II और अनुसूची III में समय-समय पर यथाप्रवर्तित संदर्भित रसायन शामिल हैं।
- (iv). **“समुद्री लदान आर्म”** से तात्पर्य जिसमें पेट्रोलियम उत्पादों के लिए प्रयुक्त पोत से तरल कार्गो कालदान / निकासी है।
- (v). **“वाष्पित्र”** से तात्पर्य श्रेणीबद्ध जोखिमपूर्ण रसायनों के कार्गो प्रचालन के पूर्ण होने के बाद गोदी लाइनों को साफ करने के प्रयोगार्थ जिसके द्वारा तरल नाइट्रोजन को वाष्पिकृत किया जाता है।
- (vi). **“घाट प्रबंधन”** से तात्पर्य बीपीसीएल-आईओसीएल द्वारा जेटी में जलयान के कार्गो प्रचालन के दौरान तरल कार्गो जेटी द्वारा प्रदत्त विभिन्न सेवाएं हैं।
- (vii). **“कम्प्रेसन”** से तात्पर्य ऐसे उपकरण हैं जिनसे जेटी में पोत के कार्गो प्रचालन के पूर्ण होने के बाद गोदी लाइनों को साफ करने के प्रयोगार्थ आपूर्ति की गई कम्प्रेस्ड वायु है।
- (viii). **“पिगिंग”** से तात्पर्य कम्प्रेस्ड वायु / नाइट्रोजन / जल का प्रयोग करते हुए कार्गो परिचालन से पूर्व / बाद में गोदी लाइनों को साफ करना / खाली करना है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें**(i). पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के लिए पोत के बर्गीकरण की प्रणाली:**

- (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। ऐसे पोत जो सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत महानिदेशक, पोत परिवहन से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन में परिवर्तित हो सकता है।

(ii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:

- (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों का लदान शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल अंतिम भारतीय पत्तन पर पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात् उतराई पत्तनों द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य होंगी।
- (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिये तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

(iii) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:

- (क) “विश्वभर और तटीय परिचालन” के लिये भारतीय सामान्य व्यवहारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।

i. तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

ii. तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं* परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होना।

* केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी एक भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होने की अनुमति देता है।

- (ख) पोत परिवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर विदेशी ध्वज के पोत के तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान / कंटेनर होने पर तटीय सामान / कंटेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।
- (iv) (क) भारतीय पताका का विदेशगामी पोत जिसके पास सामान्य व्यापारिक लाइसेंस है, जिसे सीमा-शुल्क संपरिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) विदेशी पताका का विदेशगामी पोत जिसे पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर लदान पत्तन द्वारा उस समय से प्रभार्य होगी जब पोत तटीय सामान का लदान आरंभ करता है।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल उस समय प्रभार्य होगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई परिचालनों को पूरा करता है; उसके तत्काल पश्चात् विदेश जाने वाली दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोत के लिए, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं है।
- (v) (क) डॉलर शासित सभी प्रशुल्क भारतीय रुपए में अमरीकी मुद्रा को इसके समकक्ष भारतीय रुपए में परिवर्तन के बाद, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी अथवा समय-समय पर यथा-अधिसूचित किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार-क्रय भाव पर वसूल किए जाएंगे।
- (ख) पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।
- (ग) पत्तन में तीस दिनों से अधिक रहने वाले जलयानों के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिल बनाने के आधार में समीक्षा के समय उचित विनिमय दर के संदर्भ में प्रत्याशित परिवर्तन हो सकता है।
- (vi) संदेयों की गणना के प्रयोजन हेतु वजन द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, परिमाण द्वारा 1 क्यूबिक मीटर होगी और थोक में तरल पदार्थों हेतु समता मापन द्वारा इकाई 1,000 लीटर होगी।
- (vii) पोत संबंधी प्रभार लगाने के लिए; और कार्गो की प्रकृति या इसके मूल स्थान वर्गीकरण के लिए, सीमा शुल्क द्वारा या पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा प्रमाणीकरण के आधार पर पोत की हैसियत ही किसी पोत के तटीय या विदेशगामी वर्ग का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं माना जाएगा।
- (viii) (क) समस्त तटीय जलयानों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के प्रभारों से 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिये
- (ख) पीओएल के अलावा, कच्चे तेल सहित सभी तटीय जलयानों हेतु कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो प्रभावों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामलों में, रियायती दरें पोत-तट स्थानांतरण और गोदीसे / को घाट में भंडारण क्षेत्र में/ से स्थानांतरण हेतु संगत सभी प्रहस्तन प्रभारों पर लगाई जानी चाहिए।
- (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कार्गो जो किसी भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है और वहाँ से पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'ख' में जाता है, वह भी रियायत के लिये अर्हक होगा, जहां तक इसकी तटीय यात्रा के प्रभार प्रासंगिक हैं। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा संचालित करने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/के लिए ले जाए/लाए जाने वाले कार्गो/कंटेनर भी रियायत के लिए अर्हक होंगे।
- (ङ.) तटीय कंटेनरों/जलयानों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किया जाता है।
- (ix) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज:
- (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दंडिक व्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी विलंबित वापसियों पर दंडिक व्याज का भुगतान करेगी।

- (ख) दांडिक ब्याज की दर 15% प्रतिशत होगी। दांडिक ब्याज दर बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी द्वारा बिल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात् की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है, जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्धारित किया गया है और/अथवा जहां इन दरों के मापक्रम में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में किया जाना विनिर्दिष्ट है।
- (x) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (xi) किसी भी वयैक्तिक मद की सकल भार अथवा परिमाण अथवा क्षमता द्वारा मापन की गणना करने में 0.5 तक के अंश को 0.5 इकाई लिया जाएगा और 0.5 अंश और इससे अधिक को एक इकाई माना जाएगा, जब तक कि अन्यथा निर्दिष्ट न हो।
- (xii) प्रयोक्ताओं को बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की ओर से एक युक्तिसंगत स्तर के बाहर किए गए विलंब के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।
- (xiii) बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की घाट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी पर आरोप्य अन्य कारणों से जलयान खड़ा रहता है तो पोत के खड़े रहने की अवधि के दौरान जेएनपीटी का उपार्जित देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत की बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी द्वारा अनुमति दी जाएगी।
- (xiv)(क) जहां अधिसूचित दरमानों में सेवा / कार्गो हेतु निर्दिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी उचित प्रस्ताव प्राधिकरण को प्रस्तुत कर सकते हैं।
- (ख) प्रस्ताव की प्रस्तुति के समय, दरों के अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर लगाई जा सकती है।
- (ग) अंतरिम अवधि में परिचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं कार्गो हेतु अधिसूचित विद्यमान प्रशुल्क के आधार पर निकाली जानी चाहिए और बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं के परस्पर सहमत होनी चाहिए।
- (घ) प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दरें सामान्यतः उत्तरगामी प्रभाव से लागू होंगीं। तदर्थ रूप में अपनाई गई अंतरिम दर इसी प्रकार मान्य होगी जब तक कि इसे अधिक न पाया गया हो जिसमें बाद में कुछ निग्रह की आवश्यकता हो।
- (xv) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान प्राधिकरण द्वारा घोषित किये जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 60% की सीमा तक वार्षिक सूचकांकन के अधीन होंगे। पहला वार्षिक सूचकांकन 01 मई 2022 से लागू होगा। सूचकांकित दरमानों की सूचना बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी, प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को दी जायेगी।

अध्याय-II

घाटशुल्क प्रभार

क्र.सं.	प्रशुल्क श्रेणी	विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए में)
2.1. पेट्रोलियम उत्पाद:			
(1)	एसकेओ, एलडीओ	54.33	54.33
(2)	एचएसडी, एफओ, सीबीएफएस, एलएसएचएसडी	83.96	83.96
(3)	नाफ्था, मोटर सप्रिट	133.35	133.35
(4)	कच्चा तेल	74.09	74.09
(5)	एल पी जी	181.50	181.50
(6)	एएफएस	167.93	167.93

(7)	बेस आयल	83.96	83.96
(8)	एटीएफ	167.93	167.93
(9)	तेलशोधक माध्यम सी5(पीएक्स फीड स्टॉक)	167.93	167.93
2.2. रसायन:			
(1)	बुटिल एक्रिलेट, मिश्रित जाईलिन, आर्थो जाईलिन, स्ट्राईन मोनोमर, परा जाईलिन, फास्फोरिक एसिड, एसेटिक एसिड, कच्चा ग्लाइकोल, मेग, लैब, मेटा जाईलिन,	167.93	100.75
(2)	अमोनिआ, एनिलाईन, जैव डीज़ल, कास्टिक सोड, आईपीए, वीएएम, एन बुटानोल, एमएमए, फेनोल, टुलोईन, एसेटोन	207.46	124.48
2.3 अलेखांकित रसायन			
(1)	मेथानोल	207.46	124.48
(2)	एथानोल	207.46	124.48
(3)	सल्फ्यूरिक एसिड	207.46	124.48
(4)	मेथिलीन क्लोराईड	207.46	124.48
(5)	विनायल एसिटेट	207.46	124.48
(6)	बुटाईल एसिटेट	207.46	124.48
(7)	ए, बी सी श्रेणी के सभी रसायन और एम पी सी बी द्वारा अनुमोदित सूची के अनुसार	207.46	124.48
2.4. अन्य तरल कार्गो			
(1)	खाद्य तेल	82.38	49.43
(2)	शीरा	155.59	93.35

टिप्पण:

- (क) बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी केवल गोदी सुविधाएं प्रदान करेगी। पाईपलाइनों के जरिए पंपिंग इन / आउट की व्यवस्था आयातक / निर्यातक द्वारा जेएनपीटी में पंजीकृत टैंक फार्म प्रचालकों के माध्यम से की जाएगी।
- (ख) तरल बल्क कार्गो का प्रहस्तन प्रायः पाईपलाइनों के जरिए ही अनुमत किया जाएगा।
- (ग) कार्गो का निर्धारण प्रवेश बिल में उल्लिखित कार्गो / आयात कार्गो के मामले में तटीय लदान बिल और निर्यात कार्गो के मामले में नौवहन बिल, अनुसूची के अंतर्गत शामिल मद विवरण जो भी अधिकतम अनुकूल हो, के आधार पर किया जाएगा।
- (घ) गोदी अनुसूची में अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अंतर्गत किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पूर्व संगत सीमा-शुल्क वर्गीकरण को यह जानने के लिए संदर्भित किया जाएगा कि क्या कार्गो को अनुसूचियों में उल्लिखित निर्दिष्ट श्रेणियों में से किसी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ङ.) गोदी देयों का संग्रहण जलयान के टनभार / परिमाणन अथवा प्रवेश बिल में उल्लिखित कार्गो / आयात कार्गो के मामले में तटीय लदान बिल और निर्यात कार्गो के मामले में नौवहन बिल / तटीय बिल के आधार पर अनुसूची में निर्दिष्ट दरों पर किया जाएगा।
- (च) सकल टनेज / परिमाणन को संगत दस्तावेज में यथा निर्दिष्ट सहित केंद्रीय उत्पाद-शुल्क द्वारा हस्ताक्षरित आउट-टर्न रिपोर्ट/इनटेक प्रमाणपत्र/ जलयान के सर्वेक्षक द्वारा जारी यूलेज प्रमाणपत्र / इन विवरणों के न होने पर बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी प्रशासन द्वारा वास्तविक परीक्षण जांच से निकली टनेज / परिमाणन को सकल टनेज / परिमाणन माना जाएगा।
- (छ) आयात अथवा निर्यात अनुप्रयोग अथवा सामान्य आयात मालसूची अथवा सुपुर्दगी आदेश में संशोधन हेतु अनुरोध के साथ केंद्रीय उत्पाद-शुल्क / सीमा-शुल्क द्वारा हस्ताक्षरित प्रमाणपत्र लगाया जाएगा।

अध्याय-III

विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	विदेशी दर	तटीय दर
3.1.	गोदी प्रबंधन प्रभार – लदान आर्म/ मध्यवर्ती पाईपलाईनों के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	₹ 10.56	₹ 6.32
3.2.	लदान आर्म प्रभार- जेटी में पेट्रोलियम कार्गो के प्रहस्तन के समय लदान आर्म के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	₹ 11.72	₹ 7.02
3.3.	पाईपलाईन प्रभार – बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की देश भर में पाईपलाईन के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	₹ 64.39	₹ 38.64
3.4.	कंप्रेशर प्रभार – पाईपलाईन ब्लोइंग/ पिगिंग प्रचालन हेतु बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी के कंप्रेशर के प्रयोगार्थ	प्रति घंटा	₹ 6439.90	₹ 3863.95
3.5.	कठोर पिगिंग प्रभार – यदि बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की पाईपलाईन प्रयुक्त की जाती है तो पिगिंग	प्रति प्रचालन	₹ 46367.31	₹ 27820.39
3.6.	फोम पिगिंग प्रभार – यदि बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की पाईपलाईन प्रयुक्त की जाती है तो पिगिंग प्रचालन हेतु फोम पिगिंग के प्रयोगार्थ	प्रति प्रचालन	₹ 30911.55	₹ 18546.93
3.7.	तरल नाइट्रोजन प्रभार – यदि श्रेणी 'क' उत्पाद का आयात/ निर्यात किया जाता है तो पिगिंग प्रचालन हेतु नाइट्रोजन के क्रय हेतु	प्रति मी.ट.	₹ 51519.24	₹ 30911.55
3.8.	बीपीसी वाष्पन प्रभार – बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी के नाइट्रोजन वाष्पन के प्रयोगार्थ	प्रति प्रचालन	₹ 19319.71	₹ 11591.84
3.9.	बंकरिंग प्रभार- जेटी पर बंकर ईंधन के प्रहस्तन हेतु	प्रति मी.ट.	₹ 54.80	₹ 30.84
3.10.	जल प्रभार –पोतों में ताजे पानी की आपूर्ति हेतु	प्रति मी.ट.	\$6.16	₹ 149.28
3.11.	जलयान के अधिक समय तक रुकने के प्रभार – प्रचालन पूर्ण होने के 2 घंटों के बाद प्रयोक्ता की गलती के कारण	प्रति घंटा	₹ 51395.89	₹ 30838.66
3.12.	आपंक तेल को हटाने के लिये ट्रक प्रवेश प्रभार	प्रति ट्रक/20 के एल	₹ 1000	₹ 1000
3.13.	पाईप लाईन की सफाई के लिये अग्नि ईंजन का प्रयोग	प्रति घंटा	₹ 5900	₹ 5900
3.14.	स्नेहक बैरल और पेंट बैरल के लदान प्रभार	प्रति बैरल	₹ 20	₹ 20

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 17th September, 2021

No. TAMP/59/2019-BPCL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) for general revision of its Scale of Rates under Tariff Guidelines, 2019, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/59/2019-BPCL

The Bharat Petroleum Corporation Limited

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of September 2021)

This case relates to the proposal received from Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) for general revision of its Scale of Rates under Tariff Guidelines, 2019.

2.1. The existing Scale of Rates of BPCL was last revised by this Authority vide tariff Order No. TAMP/46/2016- BPCL dated 8 February 2017. This Order was notified in the Gazette of India on 06 March 2017 vide Gazette no. 94. Vide the said Order, an across the board increase of 11% was granted over the then prevailing tariff of BPCL. The said Order prescribed a tariff validity upto 31 March 2019.

2.2. The BPCL vide its letter dated 1 February 2019 conveyed that it is in the process of formulating a proposal for new rates with effect from 01 April 2019 and as such requested for extending the validity of its existing Scale of Rates for a further period of three months i.e. upto 30 June 2019. Thus, based on the request made by BPCL, this Authority vide Order no. TAMP/46/2016-BPCL dated 25 February 2019 had extended the validity of the BPCL SOR till 30 June 2019.

2.3. Thereafter, based on the request made by BPCL on two separate occasions, this Authority has extended the validity of the BPCL SOR till 30 September 2019 and 31 December 2019 respectively.

3. The then Ministry of Shipping (MOS), in exercise of powers conferred on it by Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has vide its letter No.PR-14019/20/2009- PG (Pt-IV) dated 5 March 2019 issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. The Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 7 March 2019 vide Gazette No.92. Thereafter, as per Clause 1.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 11 July 2019, vide Gazette No.244.

4.1. In this backdrop, the BPCL vide its letter No. BPCL/JNP/OPS dated 28 November 2019, email dated 2 December 2019 and email dated 6 December 2019 has filed a proposal for general revision of its Scale of Rates under Tariff Guidelines, 2019.

4.2. The Highlights of the BPCL proposal are given below:

- (i) Validity of existing Scale of Rates (order no. TAMP/46/2016-BPCL dated 20.02.2017) upto March, 2019 and extension for the same has been taken upto 31 December 2019.
- (ii). For calculating the proposed Scale of Rates, Market and Cost based pricing strategy has been followed.
- (iii). In case there is variation in the expenditure reported under IND AS and IGAAP (like depreciation), then necessary adjustments to be done in ARR computation by excluding IND AS figure and considering figures as per IGAAP. In BPCL case, it is confirmed that there is no variation in IND AS and IGAAP.
- (iv). Capital Employed will comprise of Gross Fixed assets (Property, Plant & Equipment) [as

arrived as per the Indian Generally Accepted Accounting Principles (IGAAP)] plus capital work in progress as on 31 March 2019 and working capital as per norms prescribed in clause 2.6. of this Tariff Guidelines.

In BPCL case, the figures are derived from the Chartered Accountant certified financial statement. Working capital of BPCL Jetty at JNPT has been considered as Nil.

- (v). In BPCL case, the difference of percentage between ARR and actual revenue is **7.94%**. **So the existing SOR rate is proposed to be increased by 7.94% to arrive at the new rate.**
- (vi). The details of the proposal have been furnished as per the specified forms provided by TAMP in their working guidelines.

4.3. The BPCL has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form-4. A summary position of ARR computation furnished by BPCL is tabulated below:

(₹. in lakhs)				
Sl. No.	Description	Y1 2016-17	Y2 2017-18	Y3 2018-19
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	4,882.45	5,523.92	5,430.08
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	-	-	-
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)	4,882.45	5,523.92	5,430.08
(2).	Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP			
(i).	Depreciation	-	-	-
(ii).	Other expenditure items, if any, to be listed -Lease rent paid	-	-	-
	Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ -----	-	-	-
(3).	Less Adjustments:			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	2,038.31	2,410.07	2,586.65
(ii).	Interest on loans	-	-	-
(iii).	Provision for bad and doubtful debts	-	-	-
(iv).	Provision for slow moving inventory	-	-	-
(v).	Other provisions, if any	-	-	-
	Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	2,038.31	2,410.07	2,586.65
(4).	Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019	-	-	-
(5).	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+3)	2,844.14	3,113.85	2,843.43
(6).	Average Expenses of Sl. No.5 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	2,933.81		
(7).	Capital Employed			
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per IGAAP)	38,277.12		
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)	-		
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019	-		
	(a). Inventory	-		
	(b). Sundry Debtors	-		
	(c). Cash	-		
	(d).Sum of (a)+(b)+(c)	-		
	(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]	38,277.12		
(8).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)	6,124.34		
(9).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March Y3 or 31 December of Y3 as applicable [(6)+ (8)]	9,058.15		

(10).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2018-19, then the applicable WPI is 3.45% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0345)	-
(11).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	9,058.15
(12).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above	9,058.15

4.4. The BPCL has furnished in Form 4, the working of revenue estimation at the existing level of tariff as well as the proposed level of tariff for the average of the actual traffic handled by BPCL during the years Y1, Y2 and Y3. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed level of tariff is ₹ 9058.15 lakhs.

4.5. The BPCL has furnished the Certified Income and Expenditure statement and Capital Employed Statements for the BPCL Jetty for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19.

4.6. As stated above, the existing SOR rate is proposed to be increased by 7.94% by the BPCL. In addition, the BPCL has introduced new rates in respect of the following tariff items in the proposed Scale of Rates:

Sr. No.	Tariff category	Proposed	
		Foreign Rate per metric tonne (in ₹)	Coastal Rate per metric tonne (in ₹)
1	Ammonia	207.46	124.48
2	Methanol	207.46	124.48
3	Ethanol	207.46	124.48
4	Acetone	207.46	124.48
5	Butyl Acetate	207.46	124.48
6	Vinyl Acetate	207.46	124.48
7	Unenumerated rates for all other Chemical A, B, C Class And As Per MPCB approved list.	207.46	124.48
8	Sludge Oil	₹. 1000/ per truck/ 20kl	₹. 1000/ per truck/ 20kl
9	Fire Engine Charges	₹ 5900/per hour	₹ 5900/per hour
10	Charges for loading of Lubricant barrels and Paint barrels	20	20

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of BPCL was forwarded to the JNPT (licensor Port) and concerned users/ user organisations seeking their comments.

5.2. Some of the users/ user organisations viz., All India Liquid Bulk Importers & Exporters Association (AILBIEA) and JNPT Liquid Chemical Bulk Users Association (JLCBUA) have furnished their comments. The Licensor port JNPT has also furnished its comments. The comments of AILBIEA, JLCBUA and JNPT were forwarded to BPCL for feedback information. The BPCL has responded vide its letters dated 30 December 2019, 04 February 2020 and 06 February 2020.

6.1. As per Clause 1.9 of the Tariff Guidelines, 2019, the BOT operators shall agree to abide by the Guidelines by way of a Separate Agreement with the concerned Major Port. In this regard, the BPCL was requested vide letter dated 9 December 2019 to forward the copy of separate agreement duly signed by BPCL and JNPT.

6.2. Accordingly, the BPCL vide its email dated 4 September 2020 has furnished a copy of the Separate Agreement dated 24 August 2020 entered between BPCL and JNPT, duly signed by both the parties.

7.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, additional information/ clarification has been sought from BPCL vide letter dated 18 February 2020. After a reminder dated 4 March 2020, the BPCL has responded vide its letter dated 17 March 2020. The information/ clarification sought and the response of BPCL thereon are tabulated below:

Sl. no.	Information sought by us	Reply of BPCL
A.	General:	
	As stipulated in Clause 1.9 of the Tariff Guidelines, 2019, the BPCL to execute a Separate Agreement with the Licensor port Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and forward a copy of the said Agreement duly signed by BPCL and JNPT.	
B.	ARR Computation (Form – 1)	
(i).	During the last general revision of tariff of BPCL vide Order dated 08 February 2017, the expenditure under the head 'MGT Expenses' was not considered as a pass through on the ground that the payment made by BPCL to JNPT was penal in nature, arising on account of BPCL not meeting the minimum guaranteed throughput of any of the individual cargo item, even though the BPCL would have achieved the capacity utilization on aggregate basis. The expenditure under the head 'MGT Expenses' is reflected in the Statement showing Income and Expenditure of BPCL Jetty at JNPT for the years 2016-17 to 2018-19. The BPCL to exclude the said expenditure from the ARR computation.	<p>During the last general revision of tariff of BPCL vide Order dated 08 February 2017, the expenditure under the head 'MGT Expenses' was not considered as a pass through on the ground that the payment made by BPCL to JNPT was penal in nature, arising on account of BPCL not meeting the minimum guaranteed throughput of any of the individual cargo item, even though the BPCL would have achieved the capacity utilization on aggregate basis.</p> <p>Earlier the format of SOR was not based on formula of current expenditure. The expenditure and income are to be estimated in earlier method of ARR computation and the MGT expenses can't be estimated for future years. Similarly in revised format of ARR computation the same has been considered because the same is cost to BPCL and paid to JNPT which impact the profitability of BPCL. And in "Working Guidelines, 2019 to operationalize the Tariff Guidelines, 2019 for Determination of Tariff for BOT Operators operating in Major Port Trusts", it has not been disallowed for ARR computation. So the same has been included for computation of ARR. If the same has been disallowed for ARR computation, the rate of increase for SOR is decreased to 1.59% from 7.93% which again will be loss to BPCL.</p> <p>So, the MGT expense for computation of ARR is included for revised proposal of SOR.</p>
(ii).	The Statement of Capital employed for the years 2016-17 to 2018-19 reflects the figure of accumulated depreciation for the said years. Ideally the difference between the accumulated depreciation of the year 2017-18 and 2016-17 should reflect the depreciation for the year 2017-18 and so on. The said position is seen only with reference to the depreciation for the year 2018-19 (i.e. difference between accumulated depreciation of the year 2018-19 and 2017-18, matches with the depreciation for the year 2018-19). However, in respect of other years, this is not seen to be the case. Further, the depreciation figures shown in the Fixed Asset Statement (Form-7) for the year 2016-17 and 2017-18 do not match with the depreciation figures shown in the Income and Expenditure Account for the respective years. The BPCL is requested to look into the matter and reconcile the differences. The BPCL to rectify the depreciation figures, so that they fall in line with the Statement of Capital employed.	<p>There is arithmetical error in preparing form 7 of SOR. The same has been corrected and revised Form 7 has been furnished. There is no material impact calculation of depreciation in Form 1 ARR computation. In earlier Form 1 submitted, total depreciation for ARR computation is considered amounting to ₹ 3,500.44 lakhs while after reconciliation of depreciation with Form 7 the revised amount of depreciation amounting to ₹ 3,490.43 lakhs. Due to slight change in depreciation amount, there is minor change in rate of increase in SOR. Earlier the same is 7.9354% now in revised SOR submitted the same is change to 7.9314% i.e. there is change in revenue estimated amounting to ₹. 33,139/-. The Revised Form 7, Form 1, Form 6A, Form 6B and Form 4 has been furnished.</p>
(iii).	The reason for not considering any working capital component in the figure of Capital employed to be	As per discussion with our finance team and confirmation provided by them, BPCL is not having

	clarified.	any inventory, sundry debtors and cash balances etc. as on 31.03.2019. So the working capital for computation of ARR is taken as NIL for the purpose of ARR computation.
(iv).	As per clause 2.8 of Tariff Guidelines 2019, the assessed ARR as per clause 2.1 to 2.7 is to be indexed by 100% of the Wholesale price index (WPI) applicable as communicated by TAMP to arrive at the indexed ARR for the immediate subsequent year. However, the BPCL is not seen to have indexed the ARR. The BPCL to, therefore consider the indexation factor so as to update its ARR. The indexation factor to be applied is available in the website of TAMP.	As per clause 2.8 of Tariff Guidelines 2019, the assessed ARR as per clause 2.1 to 2.7 is to be indexed by 100% of the Wholesale price index (WPI) applicable as communicated by TAMP to arrive at the indexed ARR for the immediate subsequent year. The WPI is taken when the Expenditure of 2017-18 is considered for ARR computation. BPCL has not considered indexation as Year 3 is itself 2018-19. So for the purpose of ARR computation expenditure of 2018-19 is considered, so no WPI is required on the same.
C.	Revenue Estimation (Form – 4)	
(i).	The proposed SOR as furnished by BPCL prescribes wharfage charges for 'Acetic Acid' at ₹ 167.94 per tonne. However, in the revenue estimation at proposed rates as given in Annexure – A, income has been captured for 'Acetic Acid' at two places (SL. No. 2.8 and SL. No. 2.10) ₹ 167.94 per tonne and at ₹ 207.46 per tonne respectively. In this regard, the BPCL to clarify the reasons for estimating revenue at two different rates for the same cargo i.e. "Acetic Acid". It is also observed that the BPCL has proposed the rate of ₹ 167.94 per MT in the proposed SOR.	There is arithmetical error while drafting revenue estimation in form 4. The same has been revised as per new ARR computed and furnished. In the revenue estimation at proposed rates, all the rates has been matching with rates as Proposed by the BPCL in chapter-III of its Proposed SOR. Copy of the Proposed SOR has been again attached herewith for your reference and also revised Form 4 is also been submitted.
(ii).	In the revenue estimation at proposed rates as given in Annexure – B, it is noticed that all the proposed rates for the various miscellaneous services do not match with the rates as proposed by the BPCL in Chapter – III of its proposed SOR. The BPCL to consider the rates as proposed in its SOR for the purpose of revenue estimation. A revised Form – 4 to be furnished.	Revised Form 4 is furnished by the BPCL.
(iii).	The BPCL is seen to have not estimated any income from the charges proposed to be levied in respect of the following, as indicated in the proposed SOR:	
(a).	Charges for entry of Truck for removal of sludge oil at ₹ 1000/- per truck at Sl. No. 3.12 under Chapter – III – Miscellaneous Charges in the proposed SOR.	The new rates has been proposed by BPCL. The same has not been collected yet. It is not possible to estimate the revenue because there is no existing quantity or base for the estimation of income Also, once in a month BPCL receives a truck for such type of service.
(b).	Charges for Use of fire engine for pipeline cleaning at ₹ 5900/- per hour at Sl. No. 3.13 under Chapter – III – Miscellaneous Charges in the proposed SOR.	The new rates has been proposed by BPCL. The same has not been collected yet. It is not possible to estimate the revenue because there is no existing quantity or base for the estimation of income. Also, these service are not regularly provided but will be provided once pipelines connecting jetty to the tank farm need to be hydro tested, depending on the periodicity of hydro testing. So no revenue estimation can be provided.
(c).	Charges for Loading of Lubricant barrels and Paint Barrels at ₹ 20/- per barrel at Sl. No. 3.14 under	The new rates has been proposed by BPCL. The same has not been collected yet. It is not possible to

	Chapter – III – Miscellaneous Charges in the proposed SOR.	estimate the revenue because there is no existing quantity or base for the estimation of income.
D.	Scale of Rates	
(i).	The notes relating to System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate and Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate, had been prescribed in the Scale of Rates of BPCL vide Order of February 2017, in line with the common Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 read with common Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016. However, the said notes are seen to have been deleted by the BPCL in the proposed notes. It may be noted that the said notes have been prescribed commonly in the SOR of all Major Port Trusts and BOT operators. The said notes would be reinstated in the SOR of BPCL.	BPCL agrees to the reinstatement of the VRC charges in SOR. The revised SOR has been furnished.
(ii).	The general note no. (vi) (b) under Section 1.2 of the proposed SOR relating to conversion of dollar denominated tariff, to be revised in line with Clause 5.5.1 of the Tariff Guidelines, 2019.	The general note no. (vi) (b) under Section 1.2 of the proposed SOR relating to conversion of dollar denominated tariff, has been revised in line with Clause 5.5.1 of the Tariff Guidelines, 2019. The revised SOR is furnished by BPCL.
(iii).	The general note no. (iii) (a) under Section 1.2 of the proposed SOR relating to rate of interest on delayed payments, to be revised in line with Clause 5.4.1 of the Tariff Guidelines, 2019.	The general note no.(iii) (a) under Section 1.2 of the proposed SOR relating to rate of interest on delayed payments, has been revised in line with Clause 5.4.1 of the Tariff Guidelines, 2019. The revised SOR has been furnished.
(iv).	In Chapter – II – Wharfage Charges, under Section 2.1, various Petroleum Products have been listed. One such item under Sl. No. (6) is 'ATF/ Aromatic Feed Stock (AFS)'. Given that the said cargo item has been listed under Petroleum Products, the reason for proposing concessional rate at 60% on the proposed foreign rate to prescribe coastal rate, to be explained. Prima facie, it appears that this petroleum product may not be eligible for concessional rate.	There is clerical error in drafting of Chapter - II - Wharfage Charges, under Section 2.1. There is no such kind of concessional rate on the proposed foreign rate to prescribe coastal rate. Revised SOR and Form 4 have been furnished.
(v).	Though cargo item viz., 'Base Oil, Aromatic Heavy Ends (AHE)' has been listed under Section 2.2 – Chemicals, no concessional tariff has been proposed by BPCL for the coastal Base Oil, Aromatic Heavy Ends (AHE). The reason for the same to be explained.	No concessional tariff has been proposed by BPCL for the coastal Base Oil, Aromatic Heavy Ends etc. There is a clerical error in drafting the Proposed SOR. The Base oil should be considered as petroleum product. The same is wrongly considered as chemicals. The revised SOR has been submitted herewith for your reference.
(vi).	Under Chapter – III – Miscellaneous Charges in the proposed SOR, the BPCL has introduced new services viz., Charges for entry of Truck for removal of sludge oil at ₹ 1000/- per truck, Charges for Use of fire engine for pipeline cleaning at ₹ 5900/- per hour and Charges for Loading of Lubricant barrels and Paint Barrels at ₹ 20/- per barrel. In this regard, the BPCL to clarify/ furnish the following:	
(a).	The basis/ workings to arrive at each of the proposed new rates, keeping in view the stipulation contained in	Charges for use of fire engine for pipeline cleaning: As per Working guidelines clause 5.6.1, when a specific

	Clause 5.6.1 of the Tariff Guidelines, 2019.	tariff for a new service is not available in the SOR of that particular operator, the concerned BOT can approach TAMP for notification of tariff for the said new service adopting the tariff if any fixed for comparable service in any major port trust or BOT operator governed under this tariff guidelines. So on the basis of the same, BPCL has taken reference of Chennai Port Trust SOR for Use of fire engine for Pipelines cleaning. Reference is taken from notification no. 376 dated 30th Oct, 2019 of Chennai Port Trust.
(b).	Reason for introducing each of the new levy along with the nature of service proposed to be rendered by BPCL for levy of the aforesaid charges.	No specific response has been furnished by BPCL
E.	Past Period Surplus:	
	<p>Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates that in case of operators who have not approached Courts, the surplus/deficit upto the period of first tariff fixation under this Guidelines shall be dealt with as per Clause 2.13 of the 2005 Tariff Guidelines as reproduced below:</p> <p><i>"The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff."</i></p> <p>The BPCL to, therefore, furnish the statement reviewing the actual physical and financial performance vis-à-vis the estimates relied upon in the previous tariff cycle as done in earlier tariff revision under erstwhile Tariff Guidelines, 2005 and make necessary adjustments from the estimated ARR in case there is variation in both physical and financial parameters by +/-20%. The Form-8 submitted by the BPCL is relevant only for the next revision of its Scale of Rates.</p>	The details for the same has already been submitted with separate letter no. BPCL/JNP/OPS dated 11.02.2020.

7.2. While furnishing the information/ clarification, the BPCL has revised its proposal. The revision is to the extent of rectification of some arithmetical errors. As such, as against the ceiling indexed ARR and income at the proposed level of tariff each assessed at ₹ 9058.15 lakhs in the initial proposal of November 2019, the ceiling indexed ARR and income at the proposed level of tariff each has been assessed at ₹ 9057.81 lakhs in the revised proposal of March 2020.

8. Further, the licensor port JNPT was requested vide letter dated 18 February 2020 to furnish its specific comments on few points. After reminders dated 8 July 2020 and 25 August 2020, the JNPT vide its email dated 16 September 2020 has responded. The response of JNPT was forwarded to BPCL vide letter dated 30 September 2020 for its comments. The BPCL vide its email dated 11 June 2021 has responded. The specific comments sought from JNPT, response of JNPT thereon and comments of BPCL on the response of JNPT are tabulated below:

Sl. no.	Specific comments sought	Reply of JNPT	Comments of BPCL thereon
(i).	Computation of ARR as furnished by BPCL in its	As per Form 6A, under Other Expenses (k), MGT expenses are shown ₹ 514.42 lakhs, ₹ 557.55 lakhs & ₹ 524.77 lakhs for FY 2016-17, 2017-18 and 2018-19	BPCL has included the MGT expenses in form 6A working for ARR computation as MGT is a cost

	Form no. 1.	respectively. It is submitted that the MGT expenses taken in Form 6A working is the payable amount and which is yet to be paid to JNPT by BPCL. MGT expenses are levied on the Licensee in the scenario where they do not meet the minimum guaranteed throughput of any individual cargo item, though the BPCL would have achieved the capacity utilization on aggregate basis. Since the said expenditure is penal in nature, it is not appropriate to burden the user for the penalty suffered by the BPCL. Therefore, the said expenditure may not be included while calculating ARR.	to BPCL. Though BPCL has achieved the capacity utilization of the jetty on aggregate basis, JNPT levies MGT based on minimum guaranteed throughput for individual cargos. By virtue of having achieved the aggregate capacity utilization of the jetty and the fact that Jetty occupancy for berth LB01 was 96.4% during 2019-20 and overall jetty occupancy was more than 87%, it is clear that the current level of jetty occupancy does not provide any avenue for any further growth in jetty traffic. Neither JNPT has provided BPCL any exemption with regards to MGT. Hence MGT payable to JNPT is an additional cost to BPCL, similar to the royalty payment to the JNPT and hence has been included for the ARR computation. And also in the "Working Guidelines, 2019 to operationalize the tariff Guidelines, 2019 for determination of Tariff for BOT operators operating in Major Port Trusts ", it has not been disallowed for ARR computation, so the same has been included for computation of ARR. If the same has been disallowed for ARR computation, the rate of increase for SOR gets decreased to 1.59% from 7.93% which again is loss to BPCL. So, MGT expenses for computation of ARR is included for General revision proposal of SOR.																														
(ii).	In Form 4, the BPCL has indicated the average traffic at 66.21 Lakh tonnes for the years 2016-17 to 2018-19. The said average traffic at 66.21 Lakh tonnes to be confirmed by JNPT.	<p>In computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for BOT operators operating at Major Port Trusts, actual royalty paid to JNPT for FY 2016-17 is ₹ 2048.99 lakhs instead of ₹ 2038.31 lakhs. For FY 2017-18 & 2018-19, royalty figures shown are correct.</p> <p>The average traffic throughput at BPCL jetty is given below:</p> <p>(Traffic Figures in MT)</p> <table><tr><th>Category</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>Average</th></tr><tr><td>Total BPCL</td><td>6257018</td><td>6603322</td><td>6997784</td><td>6619375</td></tr><tr><td>Crude oil</td><td>1419622</td><td>1444234</td><td>1389247</td><td></td></tr><tr><td>BPCL (excl. Crude oil)</td><td>4837396</td><td>5159088</td><td>5608537</td><td>5201674</td></tr></table> <p>However, subsequently, the JNPT vide its letter dated 8 December 2020 conveyed that the royalty payment by BPCL to JNPT as per records for financial year 2016-17 is ₹ 2038.31 lakhs as submitted by BPCL.</p>	Category	2016-17	2017-18	2018-19	Average	Total BPCL	6257018	6603322	6997784	6619375	Crude oil	1419622	1444234	1389247		BPCL (excl. Crude oil)	4837396	5159088	5608537	5201674	<p>We confirm that the royalty paid to JNPT for the year 2016-2017 was ₹ 2038.31 lakhs. v. BPCL has entered into a separate agreement with INPT, as per the stipulation contained in clause 'J.9 of the 2019 guidelines. Agreement was executed on 24.08.2020.</p> <p>A copy of the letter from BPCL to JNPT of ref BPCL/JNPT /LPG/OPS dt. 23.07.2020 wherein the details of the cargo wise Annual throughput were provided to JNPT, is furnished by BPCL. A summary of the statement is reproduced below:</p> <table><tr><th></th><th>Throughput</th></tr><tr><td>2016-17</td><td>6257427.441</td></tr><tr><td>2017-18</td><td>6604921.145</td></tr><tr><td>2018-19</td><td>7004105.193</td></tr><tr><td>Average</td><td>6622151.260</td></tr></table>		Throughput	2016-17	6257427.441	2017-18	6604921.145	2018-19	7004105.193	Average	6622151.260
Category	2016-17	2017-18	2018-19	Average																													
Total BPCL	6257018	6603322	6997784	6619375																													
Crude oil	1419622	1444234	1389247																														
BPCL (excl. Crude oil)	4837396	5159088	5608537	5201674																													
	Throughput																																
2016-17	6257427.441																																
2017-18	6604921.145																																
2018-19	7004105.193																																
Average	6622151.260																																
(iii).	The estimation of revenue at the proposed level of tariff as furnished by BPCL in its Form no. 4.	As per Form-1, Annual Revenue Requirement has been computed at ₹ 9057.81 lakhs. Against the said ARR, BPCL has a current revenue for F.Y. 2018-19 at ₹ 8392.19 lakhs. Accordingly, BPCL wishes to increase the current rate by 7.93%, resulting which the total	In FORM 1, the Annual requirement has been computed at ₹. 9057.81 lakhs as BPCL jetty had a current revenue for the FY 2018-2019 at ₹ 8392.19 lakh and BPCL wishes to																														

		estimated revenue will be within the calculated ARR.	increase the current rate by 7.93%.
(iv).	The JNPT to coordinate with BPCL to enter into a Separate Agreement as per the stipulation contained in Clause 1.9 of the 2019 Guidelines. The copy of the Agreement to be entered by BPCL with JNPT, duly signed by both the parties to be furnished.	(The JNPT has furnished the copy of Separate Agreement dated 24 August 2020 entered by BPCL with JNPT, duly signed by both the parties.	BPCL has entered into a Separate Agreement with JNPT as per the stipulation contained in Clause 1.9 of the 2019 Guidelines.

9. A joint hearing on the case in reference was held on 13 January 2020 at TAMP office in Mumbai. The BPCL had made a Power point presentation of the proposal. At the joint hearing, the BPCL, JNPT and the concerned users/ organization bodies have made their submissions.

10.1. In view of the objection raised by JNPT at the Joint Hearing for the proposed increase in wharfage for crude oil, the BPCL was requested vide our letter dated 16 January 2020 to have a relook at its proposal and explore review of its proposed rates.

10.2. In this regard, the BPCL vide its letter dated 11 February 2020 conveyed that it appreciates the concerns of JNPT which were expressed by them during their interactive meeting on 13 January 2020 and has taken up these objections very seriously and has put up a new proposal to the top management of BPCL asking them for an in principle approval for reducing wharfage rates for crude loaded ex JNPT. BPCL being a PSU and having layered structure this could take some time.

10.3. After reminders dated 4 March 2020, 8 July 2020, 1 December 2020, 5 January 2021 and 12 May 2021, the BPCL has responded vide its email dated 11 June 2021. The submissions made by BPCL are as follows:

- (i). Post the joint meeting of 13 January 2020 we had put up proposals for review of the proposed SOR to the senior management. The proposals and the review of the proposals both had taken time due to the COVID-19 pandemic that had gripped the country and we had requested TAMP for extension of the SOR vide our various letters.
- (ii). However despite many reworking on the proposal, our proposals based on the JNPT request did not get the approvals because the senior management was not convinced about any additional financial benefit to the corporation on account of the proposals for reducing the crude oil Wharfage as –
 - (a). The actual reason for loss of crude business was because of the condition in the ONGC agreement with MBPT for crude loading wherein ONGC has to pay royalty to MBPT @ 50% of the Wharfage for crude loading Ex-MBPT for all the quantity of crude that is loaded from JNPT, which increases ONGC cost and was objected by their audit.
 - (b). The jetty occupancy for LB01 berth even during the COVID period from April 2020 to SEP 2020 was almost at 85% which increased to average 95.8% berth occupancy for balance part of the year post the relaxation in the Lockdown.
 - (c). BPCL and the PSU oil companies were already finding it difficult to berth the LPG import vessels at JNPT to meet the LPG demand of the Nation because of the congestion of vessels for berthing at BPCL Jetty.
 - (d). BPCL has massive expansion plans to increase the LPG imports through JNPT which is currently at 1 MMTPA to 3 MMTPA over the next 3 years keeping in view the forecasted spurt in LPG demand.
- (iii). In view of the above, it is requested that our original proposal for General revision of the Scale of Rates (SOR) which was submitted to TAMP on 28.11.2019 along with the clarifications provided vide our letter of ref. BPCL/JNPT/OPS dated 17.03.2021 be

considered as the firm and final Proposal.

- (iv). The Current extension of the SOR is valid till 30.06.2021. Hence, TAMP is also requested to extend the existing tariff (SOR) of BPCL for a further period of 3 months i.e. from 01.07.2021 to 30.09.2021, or upto finalization of the new SOR, whichever is earlier.

11. As stated earlier, this Authority had extended the validity of the existing SOR of BPCL till 31 December 2019. In the meanwhile, based on the discussions that transpired during the Joint Hearing, the BPCL was requested to have a relook at its proposal and explore review of its proposed rates. However, considering the COVID-19 pandemic and the lockdown that followed thereon, there was delay on the part of BPCL to communicate its decision on this aspect. Nevertheless, based on the specific request made by BPCL and in order to avoid a vacuum in the levy of the SOR of BPCL, this Authority has on regular occasions extended the validity of the existing SOR of BPCL. On the last occasion, this Authority vide Order no. TAMP/46/2016-BPCL dated 28 December 2020 has extended the validity upto 30 June 2021.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made in the joint hearing by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates of Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) was last approved by this Authority vide Order No. TAMP/46/2016-BPCL dated 8 February 2017, following the Tariff Guidelines of 2005. Vide the said Order, an across the board increase of 11% was effected on the then prevailing rates of BPCL. Subsequently, at the request of BPCL, the validity of the Scale of Rates of BPCL has been extended at regular intervals. As of now, the validity stands extended till 30 June 2021. The extension of validity of the SOR is subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the BPCL for the period post 1 April 2019 in the tariff to be determined.
- (ii). The Ministry of Shipping (MOS), as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. Consequent to the issue of the Tariff Guidelines, 2019, by the Ministry of Shipping (MOS), the tariff fixation exercise in respect of the BPCL is to be governed by the stipulations contained in the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019.
- (iii). In this backdrop, the BPCL has come up with its proposal dated 28 November 2019 for general revision of its SOR under the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019. The said proposal of BPCL alongwith the information/ clarification furnished by BPCL during the processing of the case are considered in this analysis.
- (iv). (a). Clause 2.1 of the Tariff Guidelines, 2019, requires each BOT Operator to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y2) and (Y3) at the time of submitting the proposal subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
- (b). In the case in reference, separate Annual Accounts are not prepared by the BPCL for the BPCL liquid cargo jetty at JNPT. In the past general revisions, the Income and Expenditure statement and the Capital employed Statement pertaining to the exclusive operations at the BPCL liquid cargo jetty, as certified by the Chartered

Accountant has been relied upon. On the same lines, the Certified Income and Expenditure statement and Capital Employed Statements pertaining to the BPCL liquid cargo jetty of at JNPT, as furnished by BPCL, is relied upon, for the sole purpose of assessing the ARR, as stipulated in Clause 2.1 of the Tariff Guidelines of 2019.

- (c). The BPCL has assessed the ARR based on Certified Income and Expenditure statement and Capital Employed Statements for three years i.e. 2016-17 (Y1), 2017-18 (Y2) and 2018-19 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The total operating expenditure considered by BPCL for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 in Form 1 for arriving at the average sum of the Actual Expenditure for the respective years is seen to be as per the Certified Income and Expenditure statement of BPCL Jetty for the respective years.
- (d). Clause 2.3.2 stipulates that in case there is variation in the expenditure reported under IND AS and IGAAP, then necessary adjustments is to be done in the ARR computation by excluding IND AS figures and considering figures as per IGAAP. In this connection, the BPCL has confirmed that there is no variation in IND AS and IGAAP. Thus, the BPCL has not shown any adjustments under item no. 2 (i) and (ii) in the computation of ARR.
- (e). Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019, interalia, stipulates that Royalty/ Revenue share' payable to the landlord port by the BOT operator in those cases where the bidding process was finalized before 29 July 2003 tariff computation will be taken into account to the extent of the next highest bidder in the ARR computation. In the case of BPCL, though it has signed the license agreement with JNPT in August 1999 and falls in the pre July 2003 era, Royalty has not been allowed as a pass through in the past general revisions of BPCL. This is because, the licence was awarded to BPCL on a nomination basis and no competitive bids were invited as per the directions of the Ministry of Petroleum. Since there is no second bid available for comparison and since the earlier Tariff Guidelines of 2005 did not cover the situation where there is single technically qualified bidder and no other bid is available for comparison, the matter has been referred by both this Authority as well as by BPCL to the Government. However, in the absence of any specific direction from the Government about the treatment of royalty, the royalty payable by BPCL to JNPT has not been treated as pass through in the past tariff fixing exercises. Even now in the current general revision under Tariff Guidelines, 2019, the BPCL has not made a mention about it receiving any direction from the Government on the royalty issue, contrary to the approach adopted by this Authority. The BPCL has thus, correctly excluded the royalty amount paid by it to JNPT as inadmissible expenditure to the tune of ₹. 2038.31 lakhs, ₹. 2410.07 lakhs and ₹. 2586.65 lakhs pertaining to the years 2016-17 to 2018-19 respectively, in its analysis.
- (f). As per Clause 2.3.1 (ii) of the Tariff Guidelines, 2019, Interest on loans, provision for bad and doubtful debts, provision for slow moving inventory etc., are to be excluded. The BPCL has not reported any expenditure on account of Interest on loans, provision for bad and doubtful debts, and provision for slow moving inventory in its Certified Income and Expenditure statement of BPCL Jetty at JNPT for the respective years.
- (g). The expenditure under the head 'MGT Expenses' is reflected in the Statement showing Income and Expenditure of BPCL Jetty at JNPT for the years 2016-17 to 2018-19. This expenditure is arising on account of BPCL not meeting the minimum guaranteed throughput of any of the individual cargo item, even though the BPCL would have achieved the capacity utilization on aggregate basis. In spite of a specific request to exclude the said expenditure, the BPCL has not excluded

the said item from the ARR computation on the ground that the same is cost to BPCL and is paid to JNPT and that the Tariff Guidelines 2019 and the Working Guidelines 2019, do not specifically stipulate exclusion of the said expenditure.

In this regard, it is relevant to mention here that though it is an actual expenditure paid by BPCL to JNPT, the nature of the expenditure is penal in nature. In this context, it is noteworthy that even during the last general revision of tariff of BPCL vide Order dated 08 February 2017 based on the Tariff Guidelines 2005, the expenditure under the head 'MGT Expenses' was not considered as a pass through on the ground that the payment made by BPCL to JNPT was penal in nature. Though the tariff fixing methodology stipulated under the Tariff Guidelines 2019 has changed, the basic premise of both the set of Tariff Guidelines of disallowing certain expenditure in the tariff fixation exercise has not undergone any change. Given that the expenditure which is penal in nature need not be passed on to the users in the form of tariff, the said expenditure is excluded from the operating expenditure for each of the years under consideration.

- (h). Following the provisions prescribed at Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines and based on the adjustments as discussed above, the average expenses for the years 2016-17 to 2018-19 has been worked out to ₹ 2401.23 lakhs as per the stipulation prescribed in clause 2.4 of the Tariff Guidelines, 2019, instead of ₹.2933.81 lakhs, as assessed by the BPCL.
- (v). (a). Based on the stipulation contained in Clause 2.5 of the Tariff Guidelines of 2019, the BPCL has worked out the figure of Capital Employed. As per Certified Capital employed Statement for the BPCL Jetty at JNPT, Gross Fixed Assets as on 31 March 2019 is reported to be ₹ 38,277.12 Lakhs. No capital Work-in-progress is reported. Thus Gross Fixed assets including capital work in progress as on 31 March 2019 is reported as ₹38,277.12 lakhs. The workings furnished by BPCL in Form 7 has been duly certified by a Chartered Accountant.
- (b). Clause 2.6. of the Tariff Guidelines, 2019 prescribes the norms for determining the working capital comprising of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. Limit on inventory for capital spares will be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. Limit on cash balance will be one month's cash expenses. Advance payment of Revenue Share/ royalty and lease rental / license fee to the landlord port flowing from the contractual obligations is to be treated as sundry debtors.
- (c). The BPCL has not considered any Inventory excluding fuel, Sundry Debtors and Cash balances towards working capital requirement for the facility for all the years under consideration. It is noteworthy that even during the last revisions of tariff of BPCL, working capital requirement has not been considered by BPCL itself, on the ground that all the dealings are done by BPCL without any credit. Based on this position, no working capital has been considered by BPCL in this analysis.
- (d). However, it is felt fair and reasonable to consider Cash balance as part of Working Capital. Accordingly, cash balance is considered at one month cash expenses.
- (e). Thus, the total capital employed works out to ₹ 38371.84 lakhs as against ₹.38,277.12 Lakhs as worked out by BPCL.
- (vi). As per Clause 2.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Return on Capital Employed (ROCE) at 16% is worked out on the Capital Employed, which works out to ₹. 6139.49 lakhs which is considered in the ARR computation, as against ₹.6124.34 lakhs assessed by the BPCL.

- (vii). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2016-17 to 2018-19 plus 16% ROCE. Accordingly, the ARR has been worked out to ₹ 8540.72 lakhs instead of ₹. 9057.81 lakhs as assessed by BPCL.

Further, as per Clause 2.8 of Tariff Guidelines, 2019, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI. The BPCL in its analysis has not factored applicable WPI indexation to arrive the ceiling indexed ARR for the year 2019-20. Also, considering the time that has passed in finalizing the case, WPI indexation as applicable for the year 2020-21 also needs to be taken into account. Therefore, the 100% WPI indexation as applicable for the years 2019-20 and 2020-21 which is 4.26% and 1.88% respectively is considered, so as to arrive at the indexed ARR for 2020-21.

Further, it is to state that considering the time involved in passing this Order, notification of the said Order in the Gazette of India and the lead time for the revised Scale of Rates of BPCL to come into effect, it is most likely that the revised Scale of Rates of BPCL would come into effect only during the month of October 2021. In view of this position, this Authority is inclined to consider an additional escalation factor of 0.55% over the indexed ARR of 2020-21, in the computation of ARR of BPCL. Such an approach has been considered in the general revision proposal of Kolkata Port Trust (KOPT) (Order no. TAMP/34/2019-KOPT dated 20 February 2020), JNPT (Order no. TAMP/52/2019-JNPT dated 01 June 2020 and Order no. TAMP/18/2020 – JNPT dated 13 May 2021)

Thus, the ceiling indexed ARR works out to ₹. 9121.86 lakhs as against the indexed ARR as assessed by the BPCL at ₹. 9057.81 lakhs.

- (viii). Subject to above analysis, the revised computation of ARR is attached as **Annex –I**. A summary of the ceiling indexed ARR furnished by the JNPT and as considered by us is given below:

(Amount ₹. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	As estimated by the BPCL	As considered by us
1.	Average Expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19	2933.48	2401.23
2.	Capital employed including net fixed asset, capital work-in-progress as on 31.03.2019 and working capital as per norms	38277.11	38371.84
3.	Return on capital employed @ 16%	6124.34	6139.49
4.	ARR as on 31 March 2019 (4=1+3)	9057.81	8540.72
5.a	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26%)	9057.81	8904.56
5.b	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 (1.88%)	--	9071.97
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2021-22 (0.55%)	--	9121.86
6.	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	9057.81	9121.86
7.	Revenue estimated by BPCL at the proposed Scale of Rates	9057.81	9057.81

- (ix). Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates that in case of operators who have not approached Courts, the surplus/ deficit upto the period of first tariff fixation under this Guidelines shall be dealt with as per Clause 2.13 of the 2005 Tariff Guidelines as reproduced below:

"The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff."

The tariff of BPCL was last fixed vide tariff Order no. TAMP/46/2016-BPCL dated 8 February 2017, by relying upon the estimates for the years 2016-17 to 2018-19. Thus, the estimates as relied upon in the Tariff Order dated 8 February 2017 for the years 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis actuals for the corresponding period are to be analyzed to assess the surplus/ deficit, to comply with clause 3.1.2. of the Tariff Guidelines 2019.

- (x). BPCL has not furnished past period workings for the years 2016-17 to 2018-19. Thus, an exercise has been undertaken to analyze the past period, which is discussed as given below:
- (a). The actual traffic handled by BPCL during the years 2016-17 to 2018-19 is reported to be 6.26 MMTPA, 6.60 MMTPA and 7.00 MMTPA respectively, aggregating to 19.86 MMTPA, as against the aggregate traffic of 17.23 MMTPA as estimated in the tariff Order of February 2017 for the corresponding period. The JNPT has confirmed the traffic figures as considered by BPCL for the years 2016-17 to 2018-19. The positive variation in traffic is seen to be 15.26%.
 - (b). The opinion of Attorney General for India conveyed by Ministry of Shipping (MOS) vide its letter dated 12 June 2015 is that the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts should be considered and not any notional income. Therefore, for the purpose of analysis of the past period, the actual income as reported in the certified financial statement furnished by BPCL for the years 2016-17 to 2018-19 has been considered. Further, the estimated income for the years 2016-17 to 2018-19 as relied upon in the Order of February 2017 has been updated to reflect the 11% increase in the tariff as effected by the said Order.
 - (c). The Expenses have been considered as reflected in the Certified Income and Expenditure Statement for the years 2016-17 to 2018-19, except for the Royalty expenses and MGT expenses. Given that the Royalty expenses and MGT expenses paid by BPCL to JNPT has not been allowed as a pass through in the last general revision Order of February 2017, the actual Royalty and MGT expenses as reflected in the Certified Income and Expenditure Statement for the years 2016-17 to 2018-19 has also not been considered in the past period analysis.
 - (d).
 - (i). In line with the approach adopted during the last review based on 2005 Guidelines, the value of Net Fixed Assets to the tune of ₹ 226.81 crores, ₹ 225.26 crores and ₹ 216.56 crores as reflected in the Certified Capital Employed Statement for the years 2016-17 to 2018-19 respectively has been considered for arriving at the capital employed.
 - (ii). Since no working capital had been considered in the estimates of Capital employed in the Order of February 2017, Working capital has been considered as NIL in the analysis.
 - (e). A copy of the cost statement reviewing estimates of 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis actuals of the corresponding period is attached as **Annex – II**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2016-17 to 2018-19 (₹. in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in MMTPA)	17.23	19.86	15.26%
Total Operating Income	17640.87	22015.56	24.80%
Total Expenditure including FME less FMI,	7694.31	7204.70	-6.36%

Particulars	Aggregate for the years 2016-17 to 2018-19 (₹. in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Depreciation and overheads			
Surplus/ deficit before Return	9946.56	14810.86	48.90%
Capital Employed (Average)	20831.99	22287.66	6.99%
16% Return on Capital Employed (Average)	3333.12	3566.03	6.99%
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	6613.44	11244.83	70.03%

The details regarding the Actual Return earned by BPCL on the Capital Employed are given in the following table:

(₹. In lakhs)					
Sr. no.	Particulars	2016-17	2017-18	2018-19	Average
(i).	Actual Surplus before Return earned by BPCL	3499.79	5237.54	6073.53	4936.95
(ii).	Actual Capital Employed	22681.11	22526.18	21655.68	22287.66
(iii).	Actual Return on Capital Employed as a percentage.	15.43%	23.25%	28.05%	22.15%
(iv).	Variation in Return on Capital Employed @ 16%	-3.56%	45.31%	75.31%	38.44%

- (f). As per clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 read with the opinion of AG, if review of actual physical as well as financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

It can be seen from the above analysis that though the variation in the financial performance in terms of return on capital employed is positive and the same is more than 20%, the variation in the physical performance in terms of actual traffic handled is less than 20%. Hence, there is no case for adjustment of past period surplus of BPCL for the years 2016-17 to 2018-19

- (g). As per Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019, surplus/ deficit upto the period of first tariff fixation is to be dealt with as per Clause 2.13 of the Tariff Guidelines, 2005. The period covered for analysis of past performance is 3 years i.e. 2016-17 to 2018-19.

The performance of BPCL for the years 2019-20 and 2020-21 could not be analysed due to lack of audited accounts for the years 2019-20 and 2020-21. Hence, the performance of BPCL for the years 2019-20, 2020-21 and upto the period in 2021-22 when the revised tariff based on this Order, comes into effect, shall be analysed during the fixation of tariff for next tariff cycle, and the surplus if any, over and above the admissible cost and permissible return of 16% shall be adjusted in the ratio of 60:40 borrowing the opinion of Attorney General of India, as obtained by the then MOS on clause 2.13 of the Tariff Guidelines, 2005.

- (xi). (a). As per Clause 2.11.1 of Tariff Guidelines, 2019, the BOT Operators have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant.

While drawing up the proposed SOR, the BPCL is seen to have proposed an across the board increase of 7.93% over the existing tariff. The BPCL has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the

proposed SOR for corresponding average traffic for the years 2016-17 to 2018-19, as required as per Clause 2.11.1. of the Tariff Guidelines, 2019, so as to realize revenue to the tune of ₹. 9057.82 lakhs. The said revenue estimation statement as assessed by the BPCL has been duly certified by a Chartered Accountant.

- (b). As per the ARR computation as brought out in the preceding paragraph, the ceiling indexed ARR has been worked out to ₹. 9121.86 lakhs. The revenue estimate at ₹.9057.82 crores at the proposed level of tariff is within the ceiling indexed ARR, thereby leaving a gap of ₹. 64.04 lakhs, which has been left uncovered by the BPCL.
- (c). The BPCL has introduced charges for 3 services in Chapter-III Miscellaneous charges viz., Charges for entry of Truck for removal of sludge oil, Use of Fire Engine for pipeline clearing and Charges for loading of lubricant barrels and paint barrels. The charges proposed for the entry of Truck for removal of sludge oil at ₹ 1000/ truck/ 20 kl and the Charges for loading of lubricant barrels and paint barrels is reported to be based on the decision made by the Management of BPCL. The charges for the use of Fire Engine for pipeline clearing at ₹ 5900/- per hour is reported to be based on the rate taken from the Chennai Port Trust (CHPT) for use of fire engine at ₹ 5880/- per hour plus 20% service charges. Since, none of the users have specifically objected to the introduction of proposed levy for the above mentioned three services, the judgment of BPCL in this regard is relied upon.

The prescription of new charges for the above mentioned charges will generally lead to accrual of some revenue to the BPCL. However, the BPCL has not estimated any revenue on account of levy of these charges. However, it is presumed that the revenue to be accrued on account of levy of these charges is likely to get subsumed in the revenue gap of ₹. 64.04 lakhs, which has been left uncovered by the BPCL as brought out above.

In view of the above, the introduction of charges for 3 services in Chapter-III Miscellaneous charges viz., Charges for entry of Truck for removal of sludge oil, Use of Fire Engine for pipeline clearing and Charges for loading of lubricant barrels and paint barrels, as proposed by BPCL is approved.

- (xii). The comparative statement giving the existing conditionalities and the conditionalities wherever the BPCL has proposed modification in the existing conditionalities or has proposed introduction of new provisions, with the reasoning furnished for recommending acceptance or refusal to the proposed amendments is attached as **Annex - III**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ analysis thereon given in the said Annex-III.
- (xiii). As per Clause 2.12 of the Tariff Guidelines, 2019, the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January to 31st December of the relevant year. Such adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. It is relevant here to state that in the instant case, indexation for the year upto 2021-22 has already been considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR is applicable from 1 May 2022. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 60% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 01 May 2022. The indexed SOR shall be intimated by the BPCL to the JNPT, users and to this Authority.
- (xiv). Based on the stipulation contained in Clause 1.9 of the Tariff Guidelines, 2019, the BPCL and the Licensor port JNPT have already entered into a Separate Agreement on 24 August 2020. The BPCL has made available a copy of the Separate Agreement to this Authority.

- (xv). The validity of the existing SOR of the BPCL was last extended till 31 June 2021 or till the effective date of implementation of the revised SOR, whichever is earlier. By the time this Order is notified in the Gazette and comes into effect, it would be around October 2021. That being so, the validity of the existing SOR is deemed to have been extended from 01 July 2021 till the revised SOR of BPCL comes into effect.

14.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the SOR and conditionalities of the BPCL attached as **Annex – IV**.

14.2. The revised SOR and conditionalities of the BPCL shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and shall be in force for a period of three years thereafter, subject to annual indexation. The approval accorded to the SOR shall automatically lapse thereafter, unless specifically extended by this Authority.

14.3. As per clause 7 of the Tariff Guidelines 2019, the BPCL shall furnish to this Authority, annual reports on cargo traffic handled and ship berth day output. The annual reports shall be submitted by the BPCL within 90 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority from time to time shall also be furnished.

14.4. An analysis of variation in the tariff and revenue will also be made at the time of the next general review of tariff of BPCL at the end of the tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle, subject to the provisions contained in Clauses 3.2.1 and 3.2.2 of the Tariff Guidelines, 2019.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./277/2021-22]

Annex - I

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for BOT operators operating at Major Port Trusts.				
Rs. in lakhs				
Sl. No.	Description	Y1	Y2	Y3
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	4,953.50	5,451.88	5,430.08
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	-	-	-
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)	4,953.50	5,451.88	5,430.08
(2).	Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP			
(i).	Depreciation			
(ii).	Other expenditure items, if any, to be listed			
	Total of Adjustments 2=(i)+(ii)	-	-	-
(3).	Less Adjustments:			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	2,038.31	2,410.07	2,586.65
(ii).	Interest on loans	-	-	-
(iii).	Provision for bad and doubtful debts	-	-	-
(iv).	Provision for slow moving inventory	-	-	-
(v).	MGT Charges	514.42	557.55	524.77
	Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)]	2,552.73	2,967.62	3,111.42
(4).	Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019	-	-	-
(5).	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+3)	2,400.77	2,484.26	2,318.66
(6).	Average Expenses of Sl. No.5 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	2,401.23		
(7).	Capital Employed			
(i).	Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March 2019	38,277.11		
(ii).	Add: Capital Work in Progress as on 31st March 2019	-		
(iii).	Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019	-		
(a).	Inventory	-		

	(b). Sundry Debtors	-
	(c). Cash	-
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	94.73
	(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]	38,371.84
(8).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)	6,139.49
(9).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March Y3 or 31 December of Y3 as applicable [(6)+ (8)]	8,540.72
(10).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26%)[as considered by TAMP]	8,904.56
(11).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 (1.88%) [as considered by TAMP]	9,071.97
(12).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2021-22 (0.55%) [as considered by TAMP]	9,121.86
(13).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	9,121.86
(14).	Adjustment of past period Surplus pertaining to the years 2016-17 to 2018-19 adjusted in Ceiling Indexed ARR	-
(14).	Adjusted Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	9,121.86
(15).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR	9,057.81

Annex - II

BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED
Analysis of the performance of BPCL for the years 2016-17 to 2018-19

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the Tariff Order dated 8 February 2017			Actuals		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	Traffic (In MTs)						
		5,706,800	5,744,500	5,775,800	6,257,427	6,601,325	7,004,105
I	Total Operating Income	5,447.16	6,082.66	6,111.05	5,829.52	7,793.85	8,392.19
II	Operating Costs (excluding depreciation)						
	(i) Operating & Direct Labour.	237.93	243.79	249.78	119.45	314.08	275.15
	(iii) Equipment Running Costs	479.04	490.83	502.90	518.08	579.56	498.97
	(viii) Insurance	1.68	1.72	1.76	0.58	2.81	2.84
	(ix) Other expenses	249.81	255.95	262.25	217.27	338.08	132.15
	Total (i to v)	968.46	992.29	1016.70	855.38	1,234.53	909.11
III	Depreciation	1244.45	1323.62	1381.67	1,252.21	1,066.34	1,181.89
IV	Overheads						
	(i) Management & Administration overheads	249.52	255.66	261.95	222.14	255.44	227.66
	Total (i & ii)	249.52	255.66	261.95	222.14	255.44	227.66
V	Total Expenditure (II + III + IV)	2462.43	2571.57	2660.31	2329.73	2556.31	2318.66
VI	Operating Surplus (I) – (V)	2984.73	3511.10	3450.73	3499.79	5237.54	6073.53
VII	Surplus Before Interest and Tax	2984.73	3511.10	3450.73	3499.79	5237.54	6073.53
VIII	Capital Employed	20401.63	21018.00	21076.34	22,681.11	22,526.18	21,655.68
IX	Return on Capital Employed	3264.26	3362.88	3372.21	3,628.98	3,604.19	3,464.91
X	Capacity Utilization	87.80%	88.38%	88.86%	96.27%	101.56%	107.76%
XI	RoCE adjusted for capacity utilization	3,264.26	3,362.88	3,372.21	3,628.98	3,604.19	3,464.91
XII	Net Surplus/(Deficit) (VII) - (XI)	-279.53	148.22	78.52	-129.19	1633.35	2608.62

Annex-III

Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities

Sr. No.	Existing SOR	Tariff and Conditionalities	Schedule No.	Proposed SOR	Analysis
	Section No.			Tariff and Conditionalities	
1	1.1 (i).	<p>“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.</p>	1.1 (i).	<p>“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by Competent Authority.</p>	<p>In the proposed SOR, the words "Director General of Shipping" has been omitted by BPCL in the definition of Coastal Vessel. The existing definition of Coastal vessel with the words 'Director General of Shipping' may be retained in fall in line with the SOR approved for the Other Major Ports Trust/ Terminals.</p>
2	1.2 (i) (a)	<p>(a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast</p>	1.2 (i)	<p>(a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.</p>	<p>The sentence as contained in the existing SOR i.e. "Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast" has been proposed to be omitted by BPCL in the proposed SOR. The BPCL has not given any reason for deletion of the said sentence. Further, the proposed deletion is not in line with the prescription approved for the JNPT/ NSICT SOR. Hence, the clause as per existing SOR may be retained.</p>
3	1.2 (i) (b)	<p>(b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal</p>	1.2 (i) (b)	<p>(b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.</p>	<p>The existing prescription at Clause .2. (i) (b)</p>

		run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.					has been modified in the proposed SOR. However, the said modification is seen to be in accordance with the prescription approved for the JNPT/ NSICT SOR. Hence, the Authority may be inclined to approve the proposed modification.
4	1.2 (ii) (b)	In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.	1.2 (i) (d)	In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable till the vessel completes coastal cargo discharging operations immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.			The existing prescription at Clause .2. (i) (b) has been modified in the proposed SOR. The BPCL has not given any reason for modification of said clause. Further, the proposed modification is not seen to be in line with the prescription approved in the JNPT/ NSICT SOR. Hence, the clause as per existing SOR may be retained.
5	1.2 (iii) (a)	Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for "worldwide and coastal" operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:		Not Proposed in SOR			The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
6	1.2 (iii) (a) (i)	Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.		Not Proposed in SOR			The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
7	1.2 (iii) (a) (ii)	Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port. * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002- Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion		Not Proposed in SOR			The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
8	1.2 (iii) (b)	In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the		Not Proposed in SOR			The BPCL has not furnished any reason for deletion of that

		Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.					clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
9	1.2 (iii) (b) (ii) (a)	A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order	Not Proposed in SOR				The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
10	1.2 (iii) (b) (ii) (b)	A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.	Not Proposed in SOR				The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
11	1.2 (iii) (b) (ii) (c)	In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.	Not Proposed in SOR				The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
12	1.2 (iii) (b) (ii) (d)	In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.	Not Proposed in SOR				The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
13	1.2 (iii) (b) (ii) (e)	For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.	Not Proposed in SOR				The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. Hence the said clause as per existing SOR is retained.
14		Not in existing SOR		The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.			The BPCL has not furnished any reason for deletion of that clause. However the said clause is seen to be inline with the SOR approved for NSICTPL. Hence the Authority may be inclined to approve to incorporate the said clause in the proposed SOR, as proposed by BPCL..
15	1.2 (iii) (vi) (b)	The rate of penal interest will be 16.75%. The penal interest rate will apply to both the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the port users	The rate of penal interest will be 15%. The penal interest rate will apply to both the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the port users equally.				The proposed rate of Penal Interest is seen to be inline with

		equally.						the Tariff Guidelines 2019. Hence the Authority may incline to approve.
16	1.2 (x)	In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty or any other reasons attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.	Not Proposed in SOR					The BPCL has proposed deletion of the Clause because mechanical faults can happen at any time for e.g. even though preventive maintenance is being followed, few breakdowns are bound to occur. Further some period is required to resolve the issue and restart operation. Hence for these delays since BPCL can't be penalized, it has proposed deletion of the said clause. In this regard, it is to state that such prescription flows from Clause 5.3 of Tariff Guidelines 2019, which stipulate that Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the BOT operator. Similar prescription is available in the SOR of NSICT. Hence the said clause as per existing SOR may be retained.
				Chapter III - Miscellaneous Charges				
				Particulars	Unit	Foreign Rate Rs.	Coastal Rate Rs	
17				Charges for entry of Truck for removal of Sludge Oil	Per Truck/20 KL	1000	1000	Flexibility is available to the BOT Operatorsto determine the rates based on the market forces and

								commercial judgment as per the Tariff Guidelines, 2019. Further, there is no pointed objection from any of the users/ user organization on the proposed modification. Hence, the Authority may be inclined to approve the inclusion of rates as proposed by BPCL.
				Use of Fire Engine for pipeline cleaning	Per Hour	5900	5900	
				Charges for Loading of Lubricant barrels and Paint Barrels.	Per Barrel	20	20	

ANNEX- IV

BPCL- IOCL LIQUID CARGO JETTY**JN-PORT, SHEVA, NAVI MUMBAI.****SCALE OF RATES****CHAPTER - I****1.2. Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“Hazardous Chemicals”** mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (iv). **“Marine Loading Arm”** means by which liquid cargo is loaded to/ discharged from vessel used for petroleum products.
- (v). **“Vaporizer”** means by which liquid nitrogen is vaporized for use of pigging of dock lines after completion of cargo operation of class hazardous chemicals.
- (vi). **“Wharf Management”** means various services provided by BPCL – IOCL liquid cargo jetty during the cargo operation of vessel at the jetty.
- (vii). **“Compressor”** means equipment by which compressed air is supplied for pigging of dock lines after completion of cargo operation of vessel at jetty.
- (viii). **“Pigging”** means clearing/ emptying/ cleaning of dock lines before/after cargo operation using compressed air/ nitrogen/ water.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS**(i). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC):**

- (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required,

so long as it moves on the Indian Coast.

(b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(ii). **Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:**

(a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(b). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii). **Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate:**

(a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for “worldwide and coastal” operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

i. Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

ii. Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002- Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

(b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(iv). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

(c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

(v). (a). All dollar denominated tariff shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any public sector banks as may be notified from time to time.

(b). The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.

(c). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

(vi). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be

1,000 litres.

- (vii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (viii).
 - (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all Coastal cargo, other than POL including crude oil, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage area including wharfage.
 - (d). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from /to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal cargo shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (ix). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 15%. The penal interest rate will apply to both the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (x). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xi). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xii). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.
- (xiii). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty or any other reasons attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.
- (xiv).
 - (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty can submit a suitable proposal to the TAMP.
 - (b). simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
 - (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the concerned user(s).
 - (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xv). The SOR approved by the Authority is subject to automatic annual indexation at 60% of the Wholesale Price

Index (WPI) to be announced by the Authority. The Annual Indexation will be from 1st May 2022. The Indexed SOR shall be intimated by the BPCL to the JNPT, users and to the Authority

CHAPTER-II

WHARFAGE CHARGES

Sr. No.	Tariff Category	Foreign Rate Per Metric Tonne (In ₹)	Coastal Rate Per Metric Tonne (In ₹)
2.1	Petroleum Products		
(1)	SKO, LDO	54.33	54.33
(2)	HSD, FO, CBFS, LSHSD	83.96	83.96
(3)	Naphtha, Motor Spirit,	133.35	133.35
(4)	Crude Oil	74.09	74.09
(5)	LPG	181.50	181.50
(6)	AFS	167.93	167.93
(7)	Base Oil	83.96	83.96
(8)	ATF	167.93	167.93
(9)	Refinery Intermediate C5 (PX Feed Stock)	167.93	167.93
2.2	Chemicals		
(1)	Butyl Acrylate, Mix Xylene, Ortho Xylene, Styrene Monomer, Para Xylene, Phosphoric Acid, Acetic Acid, Crude Glycol, Meg, Lab, Meta Xylene	167.93	100.75
(2)	Ammonia, Aniline, Bio Diesel, Caustic Soda, IPA, VAM, N. Butanol, MMA, Phenol, Toluene, Acetone	207.46	124.48
2.3	Unenumerated Chemicals		
(1)	Methanol	207.46	124.48
(2)	Ethanol	207.46	124.48
(3)	Sulphuric Acid	207.46	124.48
(4)	Methylene Chloride	207.46	124.48
(5)	Vinyl Acetate	207.46	124.48
(6)	Butyl Acetate	207.46	124.48
(7)	All Chemicals A, B & C Class and as per MPCB Approved List.	207.46	124.48
2.4	Other Liquid Cargo:		
(1)	Edible Oil	88.91	53.35
(2)	Molasses	69.14	41.49

NOTES:

- BPCL-IOCL liquid cargo jetty will provide only wharf facilities. Pumping in/out through pipelines shall be arranged by importers/ exporters through tank farm operators registered with the JNPT.
- Handling of liquid bulk cargo will normally be permitted through pipelines only.
- Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry/coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedules.
- Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of the manifested tonnage/measurement or volume of cargo given in the bill of entry/bill of lading/ coastal bill of

- loading in the case of import cargo and shipping bill/ bill of coastal goods in the case of export cargo.
- f) The gross tonnage/ measurement shall be reckoned with as specified in the related document such as out-turn report / intake certificate duly signed by central excise/ ullage certificate issued by ship's surveyor. In the absence of these details, the tonnage/measurement arrived at by actual test check by the BPCL-IOCL Liquid cargo jetty administration shall be taken as gross tonnage/measurement.
- g) Requests for amendments in the import or export application or import general manifest or delivery order shall be accompanied by certificate duly signed by central excise/customs.

CHAPTER-III

MISCELLANEOUS CHARGES

Sr. No.	Particulars	Unit	Foreign rate	Coastal rate
3.1.	Wharfage Management charges –for the use of loading arm/ intermediate pipeline	Per MT	₹ 10.56	₹ 6.32
3.2.	Loading Arm charges –for the use of the loading arm while handling petroleum cargo at the jetty.	Per MT	₹ 11.72	₹ 7.02
3.3.	Pipeline charges - for the use of BPCL- IOCL Liquid Cargo Jetty's cross country pipeline.	Per MT	₹ 64.39	₹ 38.64
3.4.	Compressor charges - for the use of BPCL- IOCL Liquid Cargo Jetty's compressor for pipeline blowing/ pigging operation	Per hour	₹ 6439.90	₹ 3863.95
3.5.	Hard pigging charges - for the use of hard pig for pigging operation incase BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's pipeline is used	Per operation	₹46367.31	₹27820.39
3.6.	Foam pigging charges - for the use of foam pig for pigging operation incase BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's pipeline is used	Per operation	₹30911.55	₹18546.93
3.7.	Liquid nitrogen charges - for purchase of nitrogen for pigging operation in case of imports/ exports of class 'A' product.	Per MT	₹51519.24	₹30911.55
3.8.	BPC vaporizer charges - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's nitrogen Vaporizer	Per operation	₹19319.71	₹11591.84
3.9.	Bunkering charges –for handling bunker fuel at the jetty.	per MT	₹54.80	₹30.84
3.10.	Water charges –for supply of fresh water to vessels.	per MT	\$6.16	₹149.28
3.11.	Charges for vessel over stay - due to user's fault beyond 2 hours after completion of operation.	per hour	₹51395.89	₹30838.66
3.12.	Charges for entry of Truck for removal of sludge oil	Per Truck/ 20kl	₹1000	₹1000
3.13.	Use of fire engine for pipeline cleaning	per hour	₹5900	₹5900
3.14.	Charges for Loading of Lubricant barrels and Paint Barrels	Per barrel	₹20	₹20